

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»
Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Предпринимательское и трудовое право»
(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Правовое обеспечение предпринимательской деятельности

(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации

Студент

Ю.А. Носкова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

к. пед. н., доцент О. А. Воробьёва

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2021

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1 Общая характеристика договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации.....	8
1.1 Понятие и признаки договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации	8
1.2 Существенные условия договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации ...	14
1.3 Права и обязанности сторон по договору аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации	17
Глава 2 Ответственность сторон по договору аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации.....	20
2.1 Ответственность за вред, причиненный транспортным средством...	20
2.2 Ответственность за вред, причиненный транспортному средству....	32
Глава 3 Выработка рекомендаций по устранению проблем, выявленных в процессе исследования договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации.....	45
3.1 Формирование проблемных направлений в законодательстве.....	45
3.2 Разработка концептуального подхода к совершенствованию законодательства.....	64
Заключение	85
Список используемой литературы и используемых источников.....	88
Приложение А	95

Введение

Актуальность исследования обосновывается тем, что сегодня за рубежом имеется уникальный опыт в поиске, спецификации, обслуживании и утилизации транспортных средств в сочетании с финансовой стабильностью и глубоким знанием государственного сектора делает арендодателей транспорта важными партнерами частных компаний и государственных органов.

Арендодатели транспорта предоставляют такие услуги, не только частным лицам, но и органам власти по всей стране. Для этого они изучили потребности в услугах, операционную настройку и бюджетные ожидания, чтобы обеспечить правильный уровень доступности транспортных средств и экономии на эффективности.

Поэтому изучение зарубежного опыта необходимо для современного правового обеспечения права граждан на аренду транспортных средств и предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации.

Степень разработанности проблемы. Институт аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации изучали ученые многих отраслей права, таких как гражданское, административное, финансовое право.

Основные исследования проводили Д.С. Левенсон (1960), А.Г. Калпин (1989), Е. В. Вавилин (1999), Ю. Н. Игнатова (2014).

Отдельные аспекты правового регулирования аренды транспортных средств, а именно ее гражданско-правовых аспектов, стали объектом исследования многих ученых: М.М. Агаркова, С.Н. Братуся, Д. М. Генкина, О. С. Иоффе, И. Б. Новицкого, Н.Н. Остроумова, В. Т. Смирнова, В. А. Тархова, Р.О. Халфиной. Однако указанные работы в основном касаются лишь отдельных вопросов гражданско-правовой ответственности и не охватывают всего комплекса правовых проблем, возникающих при аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и

технической эксплуатации, поскольку освещают преимущественно только определенные особенности и отдельные аспекты указанных правоотношений, а потому не могут быть теоретической основой для устранения имеющихся пробелов действующего законодательства, возникновение которых неизбежно связано с постепенным развитием общественных отношений.

Цель исследования состоит в изучении теоретических проблем, связанных с основами института аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации, а также изучение перспектив его развития.

Реализация указанной цели потребовала решения следующих взаимосвязанных задач:

- исследование понятия и основных признаков;
- рассмотрение условий договора;
- изучение прав и обязательств сторон соглашения;
- изучение ответственности за ущерб, причиненный транспортом;
- анализ и оценка судебной практики;
- выявление недостатков применения соглашений по аренде транспортных средств;
- разработка отличий от других соглашений;
- обоснование направлений по совершенствованию законодательства
- сформировать концептуальный подход к совершенствованию законодательства.

Объектом исследования являются общественные отношения аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации, которые регулируются законом и договором.

Предметом исследования являются отечественные научные взгляды, идеи, концепции относительно правовой природы договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации, его выполнения, прекращения; нормативно-

правовые акты в сфере правового регулирования аренды транспортных средств, а также судебная практика.

Теоретическая и практическая значимость.

Практическая значимость исследования определяется его ориентацией на решение актуальных проблем правового регулирования общественных отношений в указанной области.

В научно-исследовательской сфере - основные положения и выводы работы могут быть основой для дальнейшей разработки теоретико-правовых вопросов деятельности хозяйствующих субъектов; реализации прав граждан на аренду транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации.

Научная новизна состоит в формулировании предложения закрепить в статье 632 ГК РФ следующие признаки транспортного средства как предмета договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации:

- способность к перемещению в пространстве;
- самоходность;
- необходимость в управлении лицами, владеющими соответствующими знаниями и навыками;
- пригодность для перевозки пассажиров или грузов;
- сложность технического строения;
- наличие признаков источника повышенной опасности;
- наличие специального законодательства, регламентирующего его использования;
- особенности, обусловленные принадлежностью к транспортному средству определенного вида.

Методологическую базу исследования составили современные правовые учения и методология научного познания. Были использованы общенаучные методы системного анализа, обобщения нормативных

правовых актов, диалектический подход к рассмотрению изучаемых проблем.

Положения в работе, выносимые на защиту:

1. Выявлено, что комплексные исследования в разных странах о предоставлении электромобилей в аренду, в том числе с предоставлением услуг управления и технического сопровождения – практически не проводилось. Между тем, у многих граждан, не способных в данный момент к покупке электромобиля, есть возможности арендовать его. Поэтому предложено разработать концептуальный подход к совершенствованию законодательства в направлении развития аренды электромобилей.

2. Правительство может добиться увеличения аренды электромобилей, предоставив скидки по регистрационным платежам для легковых электромобилей. Для этого рекомендовано предоставлять государством комплекс денежных стимулов (например, бесплатное обновление транспортных средств, скидки на аренду и отсутствие налогов на аренду электромобилей), что также может увеличить вероятность аренды потребителями.

3. Установлено, что перспективными направлениями развития аренды транспорта являются новые технологии, такие как автоматизированные транспортные средства и дроны.

4. Выявлены существенные условия договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации: срок аренды, размер арендной платы, вид транспортного средства и его индивидуальные характеристики, состав и график работы экипажа, стоимость транспортного средства. Условия договора могут также содержать:

- соглашение о буксировке;
- неулучшенные дороги и путешествия по бездорожью;
- путешествие по платным дорогам;
- отчетность о несчастных случаях и страхование;

- отмена или продление бронирования;
- услуги гаража;
- автомойка;
- помощь на дороге.

5. Основным предложением в формировании концептуального подхода к совершенствованию законодательства предложены разработка и утверждение Министерством транспорта РФ типовых договоров аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации для каждого вида ТС. Это необходимо для помощи арендодателям и арендаторам, так как позволит улучшить качество выполнения договоров, что отразится на стабильности экономических отношений, сокращению обращений в суд.

6. Предложено внести в статью 632 ГК РФ изменения, дополнив словами: «Арендодатель может за свой счет или за счет арендатора модернизировать транспорт по договору». Это поможет решить вопросы переоснащения транспорта, если арендатор закажет это.

Структура работы обусловлена темой исследования, а также поставленными целью и задачами. Работа состоит из введения, трех глав основного содержания, включающих семь параграфов, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Общая характеристика договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации

1.1 Понятие и признаки договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации

Согласно пункту 1 статьи 632 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее ГК РФ) по договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации.

Е. А. Вавилин считает, что передача транспортного средства в пользование по договору аренды невозможна без передачи прав владения на арендованное транспортное средство. Правильное законодательное определение неразрывной связи пользования и владения в рассматриваемых правоотношениях решает многие теоретические и практические вопросы, в том числе, определение правовой природы фрахтования судов на время (тайм-чартера) [8, с. 200].

Сравнительно-правовой анализ французского и российского законодательств позволяет сделать вывод, что институт аренды транспортных средств с экипажем во Франции регулируется нормами о найме движимых вещей (все транспортные средства по законодательству Франции относятся к движимым вещам) и нормами о найме услуг ГК Франции. В силу этого данный договор относится к смешанному типу договора [18, с. 27].

Основные признаки:

- договор заключается письменно независимо от его срока, регистрировать его нет необходимости;
- в силу пункта 1 статьи 614 ГК РФ арендатор обязан своевременно вносить плату за пользование имуществом (арендную плату). Порядок, условия и сроки внесения арендной платы определяются договором аренды;
- факт пользования переданным в аренду транспортным средством подтверждается договором аренды, актами сдачи-приема выполненных работ, платежными поручениями;
- арендодатель в период действия договора должен обеспечивать техническое обслуживание транспорта, осуществлять текущий и капитальный ремонт (статья 634 ГК РФ);
- услуги управления и обслуживания транспорта осуществляет арендодатель. Экипаж обязан соответствовать требованиям государства и договора, так как состав экипажа состоит в трудовых отношениях с арендодателем;
- можно указать в договоре дополнительные услуги для арендатора (статья 635 ГК РФ).
- арендатор оплачивает не только платежи за аренду транспорта, но и сборы, заправку топливом;
- арендодатель страхует транспорт и ответственность за возможный ущерб; осуществляет ремонт за свои средства;
- арендатор имеет право сдавать транспорт в субаренду;
- арендатор возмещает убытки за повреждение или уничтожение транспорта.

Отличие рассматриваемого договора от аренды транспортного средства без экипажа (статья 642 ГК РФ) заключается в том, что во втором случае не предоставляются услуги экипажа и технического обслуживания транспорта. Кроме этого, арендатор сам осуществляет техническое обслуживание и ремонт.

На сегодняшнем рынке США решающее значение имеет гибкость. Арендодатели тратят время на то, чтобы полностью понять операционные потребности и бюджеты своих клиентов, прежде чем предоставлять индивидуальное решение, обеспечивающее экономию средств, а также улучшение обслуживания.

Аренда от 1 дня до 10 лет. Арендодатели предлагают гибкое обслуживание по всей стране, предлагая автомобили различных характеристик для краткосрочной или долгосрочной аренды. Услуга включает в себя «беспроблемную» утилизацию ваших автомобилей по истечении срока действия контракта.

Если потребуется техническое обслуживание, арендодатели предлагают ряд вариантов с использованием их собственных мастерских, сторонних поставщиков услуг по техническому обслуживанию или субподряда с мастерскими арендатора. Можно выбрать некоторые или все услуги по поддержке.

В США арендодатели предоставляют обширное меню резервных услуг, согласованные по фиксированной цене на период действия контракта, чтобы обеспечить бесперебойную работу услуг по договору:

- Управление парком и планирование;
- Обслуживание и проверки;
- Сертификация MOT и LOLER;
- Восстановление после поломки;
- Мобильность сеть инженеров;
- Управление топливом;
- Обучение персонала и переводы TUPE;
- Служба поддержки автопарка.

Арендодатели имеют подтвержденный опыт управления мастерскими и управляют растущим числом мастерских от имени местных властей.

Арендодатели в США предоставляют преимущества, которые включают следующие действия:

- Повышение уровня обслуживания;
- Снижение затрат на техническое обслуживание;
- Повышение доступности транспортных средств;
- Повышение экологической эффективности;
- Управление охраной труда и безопасностью.

Арендодатели инвестируют в оборудование, обучение и развитие персонала и при необходимости могут использовать свои обширные ресурсы и возможности.

Инженеры арендодателей обладают полной квалификацией, чтобы выполнять все виды ремонта и модернизации даже самых специализированных автомобилей.

Арендодатели США предлагают широкий спектр вариантов финансирования, от прямого лизинга или покупки в лизинг до пакетов операционной аренды, включающих техническое обслуживание.

Глубокое понимание финансов и балансов позволяет арендодателю разрабатывать решения по аренде и найму, которые отвечают конкретным потребностям и бюджетным ограничениям каждого клиента, будь то местный орган власти или организация частного сектора.

Через собственную компанию по финансированию активов, арендодатели специализируются на аренде и покупке коммерческих автомобилей в рассрочку и предоставляют гибкие варианты финансирования, чтобы помочь нашим клиентам максимально увеличить стоимость своих активов.

Арендодатели специализируются на аренде и покупке в рассрочку коммерческих автомобилей для восстановления дорог, перевозки грузов, автобусов и самообслуживания.

Некоторые арендодатели предлагают гибкие финансовые пакеты для удовлетворения индивидуальных требований и может помочь компаниям развивать свой бизнес, предоставляя:

- Рассрочку;

- Финансовую аренду;
- Продажу с обратной арендой.

При покупке в рассрочку за рубежом через банк:

- может потребоваться первоначальный депозит;
- фиксированные ежемесячные платежи в течение определенного количества месяцев;
- фактически происходит аренда автомобиля и приобретение его только после того, как были произведены все платежи, включая комиссию за покупку;
- процентные ставки фиксируются на весь срок;
- можно установить собственный период оплаты – от 12 до 60 месяцев, что может зависеть от возраста автомобиля.

Можно вывезти свой автомобиль за границу, если есть соответствующая страховка. Если машина вывозится за границу на срок более 28 дней, необходимо сообщить об этом в банке.

Арендодатели работают с широким кругом организаций частного сектора и компаний по переработке отходов, предлагая решения (транспортные средств), которые имеют конкурентное преимущество.

Управление автопарком арендодателя - это функция, которая контролирует, координирует различные видам транспорта: транспортные средства, участвующие в перемещении товаров; управление парком легковых автомобилей, используемых для перевозки людей и легких грузов; возможно, мотоциклы и другое оборудование, такое как генераторы и складское погрузочно-разгрузочное оборудование. Управление автопарком поддерживает и поддерживает деятельность, связанную с транспортом, посредством управления используемыми активами.

Эффективное управление автопарком направлено на снижение и минимизацию общих затрат за счет максимального и рентабельного использования ресурсов, таких как автомобили, топливо, запасные части.

Администрация и финансовое управление парком автомобилей очень специфичны для организации. Это во многом зависит от требований и политики организации. Например, в некоторых организациях автомобили ограничены конкретными проектами, а другие используют пулы автомобилей для обслуживания нескольких проектов. Правила вождения могут варьироваться от специального водителя из организации до использования персонала для управления транспортными средствами. Административная политика отдельной организации будет определять, какой подход будет использоваться. Это приводит к тому, что функция управления автопарком очень сильно зависит от организационной политики и структур.

Недостатки лизинга:

- Организация теряет контроль над некоторыми аспектами управления своим автопарком.
- Прекращение предоставления услуг поставщиком услуг может привести к серьезным сбоям в повседневной работе.
- Если договор лизинга по какой-либо причине расторгается, организации, возможно, придется вложить значительные средства в приобретение транспортных средств или временную аренду для обеспечения непрерывности бизнеса.
- Организация не сможет создать какой-либо институциональный потенциал в области управления автопарком.

Преимущества лизинга:

- Затраты на текущий ремонт или техническое обслуживание включаются в стоимость лизинга.
- Отсутствие накладных расходов на установку и обслуживание гаража.
- В бухгалтерских книгах арендатора нет предметов высокой первоначальной покупки.
- Арендодатель несет большую часть риска.
- Организация способна сосредоточиться на основном бизнесе.

1.2 Существенные условия договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации

Аренда - это письменное соглашение, по которому одна сторона соглашается позволить другой стороне использовать указанные в договоре активы в течение определенного периода времени за фиксированную сумму денег.

Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации заключается в письменном виде без обязательной регистрации.

Несоблюдение письменной формы сделки порождает недействительность договорных отношений. В этих обстоятельствах участники договора лишаются права ссылаться на подтверждение факта соглашения, но вправе приводить доказательства того, что договоренность существовала на самом деле.

Существенными условиями данного договора являются срок аренды, размер арендной платы, вид транспортного средства и его индивидуальные характеристики, состав и график работы экипажа.

Например, состав экипажа и его квалификация должны отвечать условиям договора и обязательным правилам. К последним относится постановление Правительства РФ № 1090 «О Правилах дорожного движения». Согласно ему перевозку населения в кузове легкового автомобиля осуществляют водители, соответствующей категории.

Необходимо индивидуализировать объект договора аренды – указать в договоре максимальное количество индивидуальных признаков:

- государственный регистрационный знак;
- идентификационный номер;
- марка, модель;

- наименование, тип транспортного средства (например, автомобиль, легковой универсал);
- категория транспортного средства;
- год выпуска (изготовления);
- модель, № двигателя;
- шасси (рама);
- номер кузова;
- цвет кузова;
- мощность двигателя;
- рабочий объем двигателя;
- тип двигателя;
- экологический класс;
- разрешенная максимальная масса;
- масса без нагрузки;
- иные индивидуализирующие признаки (голограммы, рисунки и так далее).

Огнев В. Н. указывает, что на договор субаренды транспортных средств распространяются как общие правила о договоре субаренды, так и специальные правила, предусмотренные статьями 638 и 647 ГК РФ [28, с. 31-35].

Арендатор может без согласия арендодателя заключать договора о коммерческой эксплуатации транспортного средства (договоры перевозки грузов, пассажиров и багажа, буксировки, спасания на море и другие), если они не противоречат целям использования (пункт 2 статьи 638 ГК РФ). Это право арендатора, в отличие от права сдачи предмета договора в субаренду, не может быть отменено соглашением сторон [1, с. 118-121].

Транспортными уставами и кодексами могут быть установлены иные особенности аренды отдельных видов транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации.

При этом Игнатова Ю. Н. указывает на принцип «*Lex specialis derogat generali*» - «специальный закон отменяет (вытесняет) общий закон», то есть если есть противоречия норм общего и специального характера, то предпочтение при толковании и применении норм отдается специальным нормам [17, с. 58-61].

Например, экипаж воздушного судна должен состоять из летного экипажа и кабинного экипажа, то есть обслуживающего персонала (статья 56 Воздушного кодекса РФ).

Обязательное страхование сокращенно называется ОСАГО, то есть обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Кроме этого, в договоре аренды транспортных средств с экипажем возможно страхование автомобиля от угона или повреждения (статья 930 ГК РФ).

Страховая компания компенсирует ущерб и вред, причиненный транспортным средством арендодателя (страхователя) транспортному средству третьему лицу (выгодоприобретателю). Также по данному договору может быть застрахован риск ответственности (страхователя) либо риск ответственности другого лица, на которое может быть возложена деликтная ответственность (статья 931 ГК РФ).

Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации заключается в письменном виде без обязательной регистрации.

Несоблюдение письменной формы сделки порождает недействительность договорных отношений.

В этих обстоятельствах участники договора лишаются права ссылаться на подтверждение факта соглашения, но вправе приводить доказательства того, что договоренность существовала на самом деле.

1.3 Права и обязанности сторон по договору аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации

Арендодатель по договору аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации имеет право:

- получать ежемесячно арендную плату;
- требовать от Арендатора эксплуатации им транспортного средства в соответствии с условиями подписанного договора между сторонами;
- требовать возмещения ущерба при нарушении Арендатором условий аренды.

Обязанности Арендодателя по договору аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации:

- поддержания надлежащего состояния транспортного средства, в том числе осуществления текущего и капитального ремонта и предоставления необходимых принадлежностей: свидетельства о регистрации транспортного средства серия; полиса; паспорта транспортного средства, выданного заводом-изготовителем; диагностической карты (статья 634 ГК РФ);
- поддерживать объект в надлежащем состоянии путем осуществления технического обслуживания, текущего и капитального ремонта;
- подтвердить право собственности на транспортное средство (ТС): договор купли-продажи и паспорт ТС;
- обеспечение безопасной эксплуатации транспортного средства;
- обеспечение соответствующей квалификации состава экипажа;
- обеспечение трудового распорядка для членов экипажа, так как они являются работниками арендодателя, выплату заработной платы и других расходов (статья 635 ГК РФ);

- факт оказания услуг экипажа подтверждается Актом об оказании услуг, который ежемесячно подписывают Стороны;
- страховать транспортное средство и страховать ответственность за ущерб, который может быть причинен им или в связи с его эксплуатацией (статья 637 ГК РФ);
- предоставить транспортное средство в аренду;
- подписать акты приема-передачи транспортного средства арендатору и от арендатора после окончания аренды;
- перед подписанием акта возврата проверить состояние транспортного средства;

Арендатор по договору аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации имеет право:

- без согласия арендодателя сдавать транспортное средство в субаренду;
- использовать средство для осуществления предпринимательской деятельности;
- от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки и иные договоры (статья 638 ГК РФ);
- не вносить арендную плату за время простоя, если простой возник в результате виновных действий Арендодателя, членов экипажа (пункт 4 статьи 614 ГК РФ).

Арендатор по договору аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации обязан:

- вносить ежемесячно арендную плату;
- нести расходы, возникшие в связи с коммерческой эксплуатацией транспортного средства;
- возместить арендодателю причиненные убытки гибели или повреждения арендованного транспортного средства (статья 639 ГК РФ);

- вернуть транспортное средство в чистом, пригодном для эксплуатации состоянии с учетом нормального износа;
- перед подписанием акта приема-передачи осмотреть объект и проверить его состояние;
- предоставлять транспортное средство для проведения технического осмотра

Выводы по Главе 1.

1. Сектор аренды автомобилей в России находится в процессе становления. Несмотря на то, что законодательно такая возможность закреплена, в данный момент еще недостаточное количество предприятий, способных предоставить автомобиль в аренду с экипажем. Кроме этого, на данный момент низкий спрос на эти услуги, так как в России развито автобусное сообщение между населенными пунктами и внутри каждого из них, в отличие от других стран.

2. Особенностью развития такого рынка услуг в США является низкий уровень развития автобусного сообщения внутри населенных пунктов, в связи с чем граждане вынуждены самостоятельно решать вопрос о доставке.

3. Арендодатели Великобритании, с собственной мастерской на территории, предоставляют решения по аренде и лизингу автомобилей для частного и государственного сектора наряду с комплексным управлением автопарком и опытом работы в мастерских, в том числе и покупке в рассрочку коммерческих автомобилей для секторов эвакуации, перевозки, автобусов и самообслуживания. Помимо проведения семинаров от имени местных властей, у нас есть сеть мобильных инженеров для поддержки автопарков клиентов и обеспечения их бесперебойной работы.

4. Необходимо внести в статью 632 ГК РФ изменения, дополнив словами: «Арендодатель может за свой счет или за счет арендатора модернизировать транспорт по договору». Это поможет решить вопросы переоснащения транспорта, если арендатор закажет это.

Глава 2 Ответственность сторон по договору аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации

2.1 Ответственность за вред, причиненный транспортным средством

В научной литературе существуют многочисленные мнения об условиях ответственности за вред, причиненный транспортным средством. Так, например, О. С. Иоффе выделяет всего лишь два правовых фактора:

- причинная связь между ним и наступившими последствиями;
- противоправность совершенного действия [19, с.804].

При этом необходимо отметить то, что автор старается не признать вред и в качестве общего условия правовой ответственности. Изъятие вреда из разряда гражданской ответственности является нецелесообразным, так как существование данного условия ответственности является характеристикой причиненного вреда, что имеет наибольшее значение для квалификации нарушенного правоотношения в суде, и соответственно для определения размера ответственности. Также К. Б. Ярошенко соглашается с таким мнением. Согласно этому мнению: для наступления правовой ответственности необходимо выполнение только двух условий:

- наличия вреда
- причинной связи между действиями и наступившим вредом [46 с.134]

Владелец или управляющий источником повышенной опасности - транспортным средством, отвечает перед законом независимо от того, действовал ли он противоправно или он не нарушал никаких правил и норм.

Вопрос о вине субъекта, чье поведение характеризуется нарушением правовой нормы, в результате чего возникает правоотношения ответственности, в работах, посвященных ответственности за причинение вреда источником повышенной опасности, транспортного средства, обычно

не рассматривается. Описанный выше подход к исследованию деликта представляется мне неточным и ошибочным. В реальности вина, по общему правилу, не становится условием ответственности за причинение вреда источником повышенной опасности. Несмотря на это, также существует и некоторые исключения – случаи виновной ответственности за причинения вреда.

В качестве примера можно привести:

- случаи возмещения вреда, причиненного владельцам источников повышенной опасности при взаимодействии последних (абзац 2 пункт 3 статьи 1079 ГК РФ);
- компенсации морального вреда, возникшего в результате причинения источником повышенной опасности иного вреда, кроме вреда жизни и здоровью гражданина (статья 1100 ГК РФ);
- ответственности законного владельца источника повышенной опасности за вину в противоправном изъятии последнего (пункт 2 статьи 1079 ГК РФ).

Из описанного выше можно сделать вывод, что необходимо рассмотреть все четыре общие условия гражданско-правовой ответственности за причинение вреда:

- вред;
- противоправность;
- причинную связь;
- вину.

Главной задачей проведенного анализа является выявление специфики каждого из признаков исследуемого мною условий ответственности за причинение вреда транспортным средством.

Присутствие вреда является главным и обязательным условием возложения ответственности за причинение вреда транспортным средством, так как при его отсутствии не требуется нечего и возмещать. Для этого

необходимо определить признаки и структуру того, что прежде всего понимается под понятием «вредом» в гражданском праве.

Вред является мерой ответственности в гражданском праве, исходя из того, что размер суммы возмещения должен соответствовать размеру причинённого вреда. В тех случаях, когда на размер ответственности влияют различные обстоятельства, такие как степень вины при долевой и регрессной ответственности, грубая неосторожность потерпевшего и другие, вред сохраняет свое значение меры ответственности, объективно определяя ее верхнюю границу.

Поэтому, рассматривая вопрос о причинении вреда, необходимо исследовать границы ответственности с точки зрения состава и предела возмещения. Моральный вред может причиняться не только субъектам согласно статье 1100 ГК РФ, но также и их родным и близким.

Такая ситуация схожа с возникновением вреда вследствие умысла или грубой неосторожности потерпевшего, согласно пункту 1,2 статьи 1083 ГК РФ или с попыткой причинения вреда путем злоупотребления правом, согласно пункту 1,2 статьи 10 ГК РФ, когда закон «признает» субъективное право потерпевшего, но при этом отказывает в его защите.

Причинная связь является наиболее важным условием возложения ответственности за причинение вреда источником повышенной опасности. Достоверное выявление причин возникшего вреда позволяет установить ответственных лиц. В научных работах, посвященных вопросам состава правонарушения, традиционно исследуются «вредные» последствия правонарушения, система элементов причинно-следственной связи и причины возникновения вреда.

Итак, для установления причинной связи - условия возложения ответственности за причинение вреда транспортным средством - следует выявить причинную обусловленность причинённого вреда совокупностью трех условий:

- повышенной опасной деятельностью владельца или управляющим транспортным средством;
- поведением владельца или управляющим транспортным средством;
- конкретным действием источника.

При этом близкой к вреду причиной должно выступить действие источника, а два остальных условия должны выступать в качестве «причин причины».

Арендодатель обязан страховать транспортное средство и страховать ответственность за ущерб, который может быть причинен им или в связи с его эксплуатацией (статья 637 ГК РФ). Число происшествий на транспорте в 2020 году указано в таблице 1. Как видно в таблице большинство происшествий произошло участием автомобильного транспорта.

Таблица 1 - Число происшествий на транспорте и количество погибших и раненых в январе-сентябре 2020 года

Наименование вида транспорта	Число происшествий, единиц		Число погибших, человек		Число раненых, человек	
	2019 год	2020 год	2019 год	2020 год	2019 год	2020 год
Железнодорожный транспорт ¹	13	6	2	-	-	-
Автомобильный транспорт, тысяч ²	118,12	105,8	11,9	11,5	152,6	134,4
Морской транспорт ^{1,3}	32	22	11	2	2	1
Речной транспорт ¹	2	2	1	2	-	-
Воздушный (авиа) транспорт ⁴	24	30	66	26	100	27
Примечание: 1 Данные Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. По железнодорожному транспорту данные за январь-август 2020г. 2 Данные Министерства внутренних дел Российской Федерации 3 Без учета аварийных случаев с рыбопромысловыми судами 4 Данные Федерального агентства воздушного транспорта						

Ответственность за вред, причиненный третьим лицам арендованным транспортным средством, его механизмами, устройствами, оборудованием, несет арендодатель в соответствии с правилами, предусмотренными главой 59 ГК РФ. Он вправе предъявить к арендатору регрессное требование о возмещении сумм, выплаченных третьим лицам, если докажет, что вред возник по вине арендатора (статья 640 ГК РФ).

При рассмотрении судебных дел встречаются смешанные договора, включающие элементы договора перевозки и договора фрахта.

По договору аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации рассматривались споры:

- в 2014 году – 11 152 дел,
- в 2015 году – 11 569 дел,
- в 2016 году – 9 223 дел,
- в 2017 году – 5 478 дел,
- в 2018 году – 6 452 дел,
- в 2019 году – 7 422 дел,
- в 2020 году – 2 760 дел.

Как видно из показателя начиная с 2017 года количество исков по договору аренды транспортных средств, с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации начало увеличиваться. В 2020 году показатель резко сократился в связи с мировой пандемией.

Основными исками по данному договору являются следующие иски:

- о взыскании средств по договору (в подтверждение выполнения услуг арендодатели прилагают путевые листы, транспортные накладные, счета-фактуры, подписанные арендатором);
- изменения условий договора (должно быть в письменной форме, как и первоначальный договор, поэтому конклюдентными действиями изменить договор нельзя в данном случае);
- о признании договоров недействительными;

– о взыскании убытков.

Например, Решение от 22 марта 2019 г. по делу № 2-2204/2019 о взыскании ущерба [39].

Так, согласно договору аренды транспортного средства с экипажем от 30.08.2016 года ООО «Маршрутное такси» (арендодатель) предоставило ООО «СТАРТ» (арендатор) во временное владение и пользование автотранспортное средство ГАЗ 322132 и оказывает своими силами услуги по управлению им и его технической эксплуатации.

Истцом была получена травма в результате того, что водитель Газели, Павлов Д. Н. закрывающейся дверью маршрутного такси зажал правую ногу истца, в результате чего и образовалась данная рана.

Суд удовлетворил требования потерпевшей гражданки (истца) о взыскании с арендодателя ущерба.

Похожая ситуация указана в Решении от 29 июня 2017 г. по делу № 2–219/2017 [40].

Суд приходит к выводу, что в результате ненадлежащего исполнения арендодателем Нефеловым А.П. своих обязанностей по техническому содержанию своего транспортного средства, автомобилю истца были причинены повреждения, а истцу был причинен материальный ущерб.

Доказательств в подтверждение доводов, что на момент возникновения пожара автомобиль арендодателя находился, в технически исправном состоянии, в том числе его электропроводка, ответчиком не представлено, как не представлено доказательств, что ответчиком поддерживалось надлежащее состояние транспортного средства.

Суд удовлетворил требования потерпевшего (истца) о взыскании с арендодателя ущерба.

При рассмотрении вопросов ответственности за вред, причинённый транспортным средством, так же необходимо обратить внимание на научно-технический прогресс, который оказывает влияние на автоматизацию транспортных средств. С ростом научных достижений транспортные

средства становятся все более и более автоматизированными. Современные представления о процессе внедрения полностью автономных транспортных средств предполагают, что технология должна будет пройти через фазу, в которой задача вождения будет разделяться человеком-водителем и транспортным средством. Такая фаза явно сопряжена с трудностями, поскольку ответственность за безопасность тех, кто находится в транспортном средстве, и других участников дорожного движения неизбежно станет более гибкой концепцией. Таким образом, правовое сообщество из всех сил пытается примириться с последствиями автоматизированных транспортных средств с точки зрения режимов ответственности и вопросов ответственности и виновности. Ключом к пониманию присущих им сложностей является понятие точки, в которой водитель передает управление транспортному средству или транспортное средство обратно водителю. Этот маневр и другие будут опосредованы через человеко-машинные интерфейсы в транспортном средстве. Для режимов ответственности, которые в настоящее время действуют на основе понятий строгой ответственности, где основная ответственность находится у водителя, это представляет собой серьезную проблему. Кроме того, многочисленные вопросы, особенно в отношении согласия и автономии, лежат в основе правовых мер, принимаемых на переходном этапе.

Фактически, сложные автоматизированные системы транспортных средств потребуют от водителей предоставить юридическое подтверждение своего согласия уступить управление транспортным средством системе по управлению транспортным средством по мере обнаружения системой аварийного сценария.

Основная цель таких систем состоит в том, чтобы поддержать водителей в повышении их осведомленности о ситуации и помочь им в выполнении задачи вождения.

Что касается законности, то все последующие поколения автоматизации транспортных средств находятся в сходных рамках: то есть

задача вождения, как правило, полностью ложится на плечи людей-водителей. Это относится как к информационным или предупреждающим системам, так и к технологиям, способным непосредственно воздействовать на органы управления транспортным средством. Одним из интересных изменений является то, что §63а закона Германии «О дорожном движении» теперь обеспечивает доступ третьих лиц к определенным записанным данным транспортного средства, чтобы определить, была ли авария вызвана человеческой ошибкой водителя или неисправностью автоматизированной функции вождения [55]. Хотя это предполагает переход к более тонкому режиму ответственности, закон требует, чтобы автоматизированное транспортное средство регистрировало только данные о местоположении и времени, когда происходит смена управления транспортным средством между водителем транспортного средства и высоко- или полностью автоматизированной системой.

В любом случае весь вопрос взаимодействия человека и машины может зависеть от того, задействованы ли автоматизированные функции транспортного средства по инициативе водителя (как, например, в случае регуляторов скорости) или спонтанно активируются в зависимости от обстоятельств (как в случае устройств предотвращения столкновений). При условии, что функции автоматизации транспортного средства согласуются с деятельностью человека-водителя (например, антиблокировочные тормозные системы), решение проблем взаимодействия человека и машины относительно прямолинейно с точки зрения ответственности. Таким образом, когда водитель решает выполнить действие (например, торможение), автомат, следовательно, воздействует на транспортное средство, чтобы оптимизировать действие (и решение) человека. В этом контексте взаимодействие человека и машины, возможно, интуитивно понятно; водители принимают решение о действии, а автомат помогает в его реализации. Напротив, чем больше решительности присуще автоматизированным системам, например способность развернуть

экстренное торможение, чтобы избежать препятствия, не воспринимаемого водителем, тем больше возрастает сложность конструкции таких средств. Поправки к Венской конвенции которые вступили в силу с марта 2016 года, предусматривают использование вспомогательных технологий вождения. Тем не менее, согласно статьям Конвенции, водители-люди по-прежнему несут обязанность контролировать все типы автоматизированных систем (даже те, которые способны взять на себя управление автомобилем) и по-прежнему считаются полностью ответственными за аварию в случае аварий, за исключением очевидной технической неисправности транспортного средства или алгоритмов работы транспортного средства.

В контексте высокоавтоматизированного вождения возникает новый набор сложных парадоксов, касающихся как взаимодействия человека и транспортного средства, и юридические аспекты, которые неразрывно связаны с «вопросом ответственности». В то время как, с одной стороны, конструкторы не могут разработать или реализовать какое-либо решение в реальных транспортных средствах без учета их правовых последствий, с другой стороны, предоставление юридического «ответа» разработчикам требуется только для проблем, которые эффективно «задаются». Следовательно, для более эффективной поддержки разработки будущих высокоавтоматизированных транспортных средств априорным требованием является общая концептуальная основа для рассмотрения автоматизации и правовых норм [57, с.341].

Цикл перехода человека к автоматизированной системы, может поддержать совместный концептуальный анализ, сформулированный вокруг «проблемы ответственности» (то есть ответственности в управлении транспортным средством). Во время автоматизированного вождения задача вождения полностью находится под ответственностью автомата. Однако функции мониторинга должны оценивать ограничения или отказ систем и/или будущие задачи вождения, которые требуют передачи управления транспортным средством человеку-водителю. Если это произойдет, то

возникнет требование адекватно поддерживать переход от автоматического к ручному вождению. С появлением высокоавтоматизированных транспортных средств может быть разработано новое поколение функций мониторинга для управления переходами между человеком и машиной в зависимости как от водителей, так и от ситуационного статуса.

Для страховых компаний анализ риска водителя предназначен не только для создания новой, ориентированной на пользователя бизнес-модели для точного расчета премий, но и может иметь решающее значение для урегулирования требований об ответственности. Это особенно актуально в случаях аварий, когда система не смогла предупредить или передать управление водителю-человеку во время автоматизированных режимов вождения. Например, в соответствии с правилами ЕС об ответственности за продукцию производитель будет нести ответственность, и страховка, оплачивающая расходы на несчастные случаи, может привести их к регрессу. Затем страховщики должны будут доказать неисправность автоматизированной системы, тем самым четко сделав данные, документирующие обстоятельства аварии, ключевыми для их запросов. Хотя сбор данных для урегулирования вопросов ответственности и, таким образом, своевременной компенсации жертвам является обязательством, он, тем не менее, должен быть сбалансирован с правами собственности на данные и неприкосновенностью частной жизни водителей.

Вопросы ответственности также играют заметную роль в комплексе проблем, связанных с переходными фазами между автоматическим и ручным режимами вождения (то есть с управлением передачей), поскольку ответственность переходит от «ответственности» транспортного средства к ответственности водителя и обратно. В соответствии с законом об ответственности, основанной на вине, водитель несет ответственность, если он/она вызвал аварию, например, не сумев восстановить контроль над транспортным средством. Даже если закон об ответственности не основан на вине, водитель может быть привлечен к ответственности за халатность. В

обоих случаях обязанности водителя в автоматическом режиме должны быть четко регламентированы законом. Однако правила, касающиеся обязанностей водителей в автоматическом режиме, остаются довольно расплывчатыми и неоднозначными. В Германии, например, недавно измененный закон предусматривает, что водитель должен быть в состоянии оставаться «бдительным», чтобы возобновить «своевременное» управление [56]. Тем не менее, совершенно неясно, сколько времени управлением передачи ожидается регулирующими органами или что водителям разрешено делать в автоматическом режиме: возможно, особенно в тех случаях, когда передача является незапланированной и должна быть практически мгновенной. Такая правовая база создает неопределенность как для водителя, так и для страховщиков, но, по-видимому, возлагает на водителя большую ответственность. Все это ставит под сомнение утверждения немецких законодателей о том, что производитель явно несет ответственность, когда автомобиль находится в автоматическом режиме. Более того, если воспринимать «буквально» ответственность водителя и транспортного средства, отнюдь не ясна.

В действительности не существует абсолютного разделения задач или фаз, в которых человек-водитель или транспортное средство несут полную ответственность. Это тем более очевидно, если учесть, что человек и транспортное средство контролируют друг друга и в идеале работают вместе, координируя свои действия. Таким образом, человек-водитель несет ответственность за то, чтобы оставаться бдительным и следить за машиной, чтобы иметь возможность взять на себя управление, в то же время транспортное средство контролирует человека-водителя с конечной целью поддержки и влияния на его решения, в том числе оставаться бдительным и не отвлекаться на другие действия. Провести четкую грань между консультативным и активно влияющим действием транспортного средства или машины, конечно, очень трудно. Отсюда следует, что концепция фаз с четко определенными обязанностями как для машины, так и для человека

также весьма проблематична. Более того, мышления о совместной ответственности как человека-водителя, так и машины не приводит к решению практической проблемы распределения ответственности.

В то время как при ручном/автоматическом вождении ответственность, по-видимому, четко распределена. Эта фаза фактически аналогична мониторингу и информированию. Когда человек-водитель и транспортное средство контролируют друг друга и «делят» ответственность довольно сложным способом. В зависимости от серьезности ситуации обнаружение риска человеком или машиной может потребовать немедленного управления передачей. Все это приводит к размыванию границ между разделением контроля и ответственности между машиной и человеком. Следствием этого являются проблема справедливого распределения риска ответственности и практическая проблема урегулирования требований об ответственности с учетом вышеупомянутых вопросов конфиденциальности.

Еще более сложный юридический вопрос возникает из возможной ситуации отказа водителя следовать инструкциям транспортного средства. Транспортное автоматизированное средство может принять решение, что человек не способен взять управление транспортным средством под свой контроль и вернуться к режиму «автомат». С этого момента правовой статус транспортного средства концептуально обусловлен, поскольку владелец-человек находится под чрезмерным управлением, что вызывает вопросы в отношении автономии и ответственности. Короче говоря, суть вопроса заключается в том, кто принимает окончательное решение о передаче или инициации захвата-человек или транспортное средство. Здесь дилемма заключается в асимметрии ответственности между водителем и автоматизированным автомобилем.

Асимметрия ситуации слишком очевидна: хотя транспортное средство в любом случае способно переложить ответственность на водителя, то же самое нельзя сказать о человеке-водителе. Он/она не может свободно выбрать передачу задачи вождения и вместе с ней ответственности. Однако

эта асимметрия, как правило, не является законной или не полностью соответствует понятию «помощник водителя» в противоположность понятию «штурман».

Однако, помимо общей асимметрии, которая, возможно, предвзята по отношению к человеку-водителю, существует дополнительная проблема частого неправильного представления или недопонимания: а именно, что транспортное средство может и будет брать на себя ответственность от водителя в определенных ситуациях. Хотя не ясно, должен ли пользователь (полуавтономного) автомобиля нести ответственность за любые аварии, вызванные автомобилем в любом режиме, даже в автономном режиме или в неясных ситуациях передачи, если это то, к чему сводится правовая ситуация, то это должно быть ясно любому пользователю [59, с.153-164].

2.2 Ответственность за вред, причиненный транспортному средству

В случае гибели или повреждения арендованного транспортного средства арендатор обязан возместить арендодателю причиненные убытки, если последний докажет, что гибель или повреждение транспортного средства произошли по обстоятельствам, за которые арендатор отвечает в соответствии с законом или договором аренды (статья 639 ГК РФ). Законом обязанность возмещения вреда может быть возложена на лицо, не являющееся причинителем вреда.

При анализе Российского законодательства можно сделать вывод, о том, что в качестве объекта договора аренды транспортного средства согласно статье 642 ГК РФ является только транспортное средство, которое предназначается для перевозки пассажиров и/или грузов (багажа), почты, и так далее. При этом стоит выделить то, что исследуемый вид договора аренды транспортного средства соединяет в себе совокупность двух видов обязательств:

- обязательство, вытекающее из предоставления в аренду транспортного средства;
- обязательство, вытекающее из услуг, оказанных экипажем.

Делая вывод из вышесказанного, согласно договору аренду предоставляется не только само транспортное средство, а транспортное средство, которое требует его управления, с обеспечением необходимого минимума для технической эксплуатации экипажем. При этом экипажу необходимо иметь достаточный уровень подготовки и квалификации для управления и технического обслуживания транспортного средства, то есть экипаж должен быть профессионально подготовленным. Состав необходимого экипажа транспортного средства, его необходимый уровень профессиональной квалификации должен соответствовать требуемым, обязательным нормам и правилам. При отсутствии таких требований на основании пункта 2 статьи 635 ГК РФ экипаж должен соответствовать требованиям обычной практики эксплуатации такого транспортного средства и выполнении условий договора, а также должен иметь требуемую категорию водительского удостоверения, необходимого для управления конкретного вида транспортного средства.

Статья 639 ГК РФ «Ответственность за вред, причиненный транспортному средству» регламентирует присутствие ответственности арендатора за вред, который был причине транспортному средству. Согласно вышеописанной статье гражданского кодекса, арендатор обязан возместить арендодателю сумму причиненных им убытков при наступлении гибели или любого повреждения транспортного средства, переданного ему в аренду. Такое возмещение оказывается по действующему законодательству в натуральной денежной форме и только в полном объеме. Но при этом данная обязанность по возмещению убытков может возникнуть только после полного доказательства арендодателем факта гибели или порчи, или повреждения транспортного средства в результате возникших обстоятельств, за которые несет ответственность арендатор по договору аренды. Перечень

таких обстоятельств, который влечет за собой имущественную ответственность арендатора, закреплены законодательно или должны прописаны в договоре аренды. К таким обстоятельствам можно отнести факты, которые не связаны с виновным поведением арендатора, например самовозгорание пожароопасного груза, или факты, относящиеся только к определенным случаям виновного поведения, например, злой умысел или грубая неосторожность, повлекшие повреждения или гибель транспортного средства. Могут также присутствовать обстоятельства, которые не определены законодательством и отсутствуют в заключенном договор. В данном случаи ответственность арендатора будет возникать перед арендодателем и будет регулироваться пункт 3 статьи 401 ГК РФ. Данный пункт описывает правила ответственности индивидуальных предпринимателей и юридических лиц при осуществлении ими предпринимательской деятельности.

Согласно части 1 статьи 1068 ГК РФ юридическое лицо либо гражданин (индивидуальный предприниматель) возмещают вред, который причинен его персоналом при исполнении трудовых, а также служебных, должностных обязанностей. Из этого анализа по действующему законодательству следует, то, что вред транспортному средству, который арендован по договору с экипажем, причинен работником арендатора, обязанность нести ответственность за вред возлагается на самого арендатора.

Особенностью исков на выполнение условий данного договора является то, что управление транспортом проводит экипаж арендодателя и взыскать ущерб с арендодателя возможно только в том случае, если ущерб возник непосредственно по вине арендатора (например, в результате его ошибочных указаний). Кроме этого, арендатор имеет право представить доказательства, подтверждающие, что дорожно-транспортное происшествие произошло по вине арендодателя (например, из-за ненадлежащего качества резины колес на транспортном средстве).

Статья 639 ГК РФ содержит недоработки и неточности, из-за которых могут возникнуть спорные ситуации при судебных разбирательствах.

Например, Решение № 2-120/2020 от 30 июля 2020 г. по делу № 9-1/2020~М-1/2020 по иску ООО «АЛЛОЕ» к ФИО2 о возмещении имущественного вреда, причиненного в ДТП [41].

Так, автомобиль был принят ответчиком в аренду в исправном состоянии, без повреждений и утрат. После дорожно-транспортного происшествия автомобиль был сдан истцу с указанием в акте приема-передачи обнаруженных повреждений.

Пунктом 8 договора предусмотрено, что в случае повреждения арендуемого автомобиля в период аренды по вине арендатора, арендатор обязуется выплатить арендодателю стоимость устранения повреждений и приведения автомобиля в прежнее состояние (стоимость восстановления автомобиля), а также утрату товарной стоимости автомобиля в течение 30 календарных дней с момента возвращения автомобиля в прежнее состояние. Стоимость деталей, материалов и восстановительных работ определяется исходя из цен официального дилера и без учета амортизационного износа.

Произошло ДТП с участием автомобиля «ДОДЖ», государственный регистрационный знак Р 620 ВТ 178, под управлением водителя ФИО4 и автомобиля «ШКОДА РАПИД», под управлением ответчика ФИО2 Согласно постановлению № инспектора по ИАЗ ОГИБДД ОМВД России по <адрес> от 15.02.2018г., ответчик ФИО2 признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 12.13 КоАП РФ и ему назначено наказание в виде штрафа в размере 1000 рублей, поскольку он на неурегулированном перекресте улиц Гостилицкая и 1 Мая, двигаясь на автомобиле «ШКОДА РАПИД», государственный регистрационный номер Х010ОТ178, со второстепенной дороге не уступил дорогу транспортному средству, приближающемуся по главной дороге.

Согласно заказ-наряду, стоимость запасных частей, материалов и работ составляет 55 929.12 рублей. Суд отказал в удовлетворении требований о

взыскании сумм ущерба, так как арендодатель не доказал вину арендатора в силу того, что экипаж был предоставлен арендодателем.

Другой пример – Решение Арбитражного суда Самарской области (АС Самарской области) от 16 июня 2020 г. по делу № А55-33953/2019.

Исковые требования обоснованы тем, что между ООО «Транс-Инвест» (истец, арендатор) и ИП Клименко Олегом Анатольевичем (ответчик 1, арендодатель) был заключен договор аренды транспорта с экипажем. Однако в течение периода аренды транспортных средств, экипаж ответчика-1 допустил ряд нарушений, которые привели к наложению на истца штрафов со стороны контрагента. В свою очередь, истцом был заключен с ООО «Интерсервис» договор, по которому ответчик-2 обязуется отвечать за полное и своевременное выполнение ответчиком-1 своих обязательств по договору аренды техники с экипажем и нести солидарную ответственность, в связи с чем истцом заявлены требования о солидарном взыскании с ответчиков штрафных санкций.

Истец подал ответ на отзыв о исковом заявлении, в котором истец отмечает, что не составление сторонами акта приема-передачи техники в аренду не может свидетельствовать о невыполнении условий договора аренды, поскольку своими конклюдентными действиями ООО «Инвест» и ИП Клименко А. А. подтвердили наличие в них правоотношений именно по договору аренды экипажем.

Условиями договора аренды транспортных средств с экипажем предусмотрено, что арендодатель передал, а арендатор принял в срочное возмездное пользование следующие транспортные средства с экипажем, а именно: КАМАЗ; Трактор, бульдозер, автокран, экскаватор.

Эксплуатация, содержание и обслуживание технических средств в соответствии с их целевым назначением, стандартами и техническими нормативами осуществлялась персоналом (работниками) арендодателя на его риск и за его счет.

Арендованное имущество является переданным арендодателем и принятие арендатором в аренду при наличии акта приема-передачи, подписанного сторонами. Состояние арендованного имущества отмечается в указанном акте.

Арендодатель обязан обеспечить на свой риск и за свой счет эксплуатацию и обслуживание арендованного имущества квалифицированным персоналом (наемными работниками) арендодателя, которым создать надлежащие условия труда в соответствии с актами действующего законодательства в сфере трудовых отношений и охраны труда. Нести перед арендатором ответственность за соблюдение указанными работниками трудовой и технологической дисциплины, графиков сменности, требований в сфере санитарии, по месту использования арендованного имущества в сфере пропускного и внутриобъектового режима, ввоз / вывоз, внесение / вынос и перемещения материальных ценностей. Возместить арендатору или другим лицам вред, причиненный нарушением указанных требований по вине арендодателя или его работников. Несчастные случаи или профзаболевания, которые имели место с персоналом (работниками) арендодателя, задействованными в выполнении данного договора, учитываются и расследуются арендодателем.

За нарушение по вине арендодателя или его работников локальных нормативов актов по месту использования арендованного имущества в сфере трудовой дисциплины, правил внутреннего распорядка, санитарии, обращения с вредными или опасными веществами и материалами, пропускного и внутри объектового режима, ввоз / вывоз, внесение / вынос материальных ценностей, проезда и / или размещения транспортных средств и спецтехники арендодатель оплачивает штрафы, предусмотренные этими актами и / или договорам между арендатором и его контрагентами и возмещает убытки таким нарушением. Оплата таких санкций возможна путем соответствующих удержаний из сумм, причитающихся арендодателю в счет арендной платы по данному договору.

В Приложении № 1 к договору стороны согласовали перечень видов нарушений и материальной ответственности арендатора и арендодателя.

Между ООО «Транс-Инвест» (истцом, заказчиком) и ООО «Строй надзор» (далее – ответчик 3, исполнитель) заключен договор об осуществлении технического надзора, условиями которого предусмотрено, что заказчик поручает выполнять работы по техническому надзору на объекте по наращиванию дамб до отметки +151 м и более. Наращивание дамб до отметки +156.».

Договором определено, что исполнитель имеет право применить материальную ответственность к заказчику в виде штрафов за нарушения, предусмотренные приложением № 2 к настоящему договору. Согласование штрафов, определенных и указанных сторонами в приложении № 1 имеет целью стимулировать заказчика при выполнении работ на объекте придерживаться действующих нормативно-правовых актов, инструкций, положений и так далее, регулирующих выполнение соответствующих строительных работ, а также обеспечивать (обязывать соблюдать) третьих лиц, привлекаемых заказчиком к работам на объекте.

Согласно пункта 5.3 договора, в случае осуществления заказчиком, а также контрагентами заказчика, которые привлекаются на договорной основе, нарушений, предусмотренных Перечнем видов нарушений и ответственности (приложение № 2), заказчик платит исполнителю штраф.

Согласно пункта 5.4 договора, по факту нарушения, совершенного работником заказчика, а также контрагентами заказчика, которые привлекаются на договорной основе, уполномоченные представители сторон подписывают двухсторонний акт, подлежит оплате заказчиком штрафа, предусмотренного приложением № 2. В случае отказа уполномоченных представителей заказчика от подписания двустороннего акта, представители исполнителя вправе составить односторонний акт, который будет основанием для оплаты заказчиком штрафа.

Приложением № 3 стороны согласовали календарный график выполнения работ.

Между ООО «Интерсервис» (ответчик 2, поручитель) и ООО «Транс-Инвест» (истцом, кредитор) заключен договор, согласно которому поручитель обязан отвечать за полное и своевременное выполнение ИП Клименко О.А (далее - должник) его обязательств по договору аренды техники с экипажем в частичном объеме таких обязательств. кредитор может обратиться с требованием о выполнении долговых обязательств как к должнику, так и к поручителю или к обоим одновременно.

Стороны договорились, что данной поручительством обязательства должника, возникнут из договора аренды, обеспечиваются лишь частично, в пределах определенной суммы.

Поручитель обязан при предъявлении требования кредитора об исполнении обязательства, уплатить указанную в требовании сумму денежных средств в течение 7 календарных дней с момента получения требования кредитора.

Как отмечает истец, ответчиком было предоставлено в аренду, а истцом принято транспортные средства с экипажем в количестве 6 единиц. Также, истец отмечает, что в течение периода аренды транспортных средств, экипаж ответчика-1 допустил ряд нарушений, которые привели к наложению на истца штрафов в размере 780 000,00 рублей со стороны ООО «Строй надзор», что подтверждается актами о нарушении.

Так, истцом в адрес ответчика-1 направлялись претензии, в которых истец просил ответчика-1 уплатить сумму штрафов в размере 780 000 рублей, что подтверждается описью вложения в ценное письмо и копии чеков.

Письмом ответчик-1 дал ответ на вышеуказанные претензии истца, в котором отметил, что отсутствие у него договора об осуществлении технического надзора делает невозможным объективно рассмотреть присланные истцом претензии, а также ответчик-1 отметил о наличии

сомнений в принадлежности подписи на актах о нарушении бывшему директору истца.

Также, истцом было направлено ответчику письмо-уведомление, в котором истец сообщил ответчику-1, что удержит часть штрафных санкций в размере 277 452, 00 рублей, в счет уплаты арендной платы по договору аренды с экипажем, что подтверждается описью вложения в ценное письмо и копией фискального чека.

Кроме того, письмом истец предоставил ответ на вышеупомянутое письмо ответчика-1, в котором указал, что ответчиком-1 нарушены сроки оплаты штрафных санкций.

Из материалов дела усматривается, между истцом и ответчиком 2 составлен и подписан акт по взаимозачету встречных однородных требований.

Итак, обосновывая свои требования, истец отмечает, что в течение периода аренды транспортных средств, экипаж ответчика-1 допустил ряд нарушений, которые привели к наложению на истца штрафов со стороны контрагента, в свою очередь, учитывая что обязательства ответчика-1 по договору аренды обеспечены поручительством, по которому ответчик-2 несет солидарную ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение ответчиком-1 обязательств по договору, в связи с чем истец просит суд солидарно взыскать с ответчиков штрафные санкции в размере 502 548, 00 рублей.

Односторонний отказ от исполнения обязательства и одностороннее изменение его условий не допускается, если иное не установлено договором.

Обязанность по доказыванию следует понимать как закрепленную в процессуальном и материальном законодательстве меру должного поведения лица, участвующего в судебном процессе, по сбору и предоставлению доказательств для подтверждения своего субъективного права, имеет целью устранения неопределенности, которая возникает в правоотношениях в

случае невозможности достоверно выяснить обстоятельства, имеющие значение для дела.

Поручитель отвечает перед кредитором в том же объеме, что и должник, включая уплату основного долга, процентов, неустойки, возмещение убытков, если иное не установлено договором поручительства.

Лица, совместно давшие поручительство, отвечают перед кредитором солидарно, если иное не установлено договором поручительства.

Кредитор, получивший исполнение обязанности не в полном объеме от одного из солидарных должников, имеет право требовать недополученное от остальных солидарных должников.

Солидарные должники остаются обязанными до тех пор, пока их обязанность не будет выполнен в полном объеме.

Таким образом, при солидарной поручке кредитор наделяется правом самостоятельно решать вопрос о том, к кому из них - должника или поручителя - или к обоим вместе, в какой части и в какой последовательности предъявлять свои требования.

Однако, суд отмечает, что в материалах дела отсутствуют доказательства, подтверждающие изложенные истцом обстоятельства, то есть доказательства фактической передачи указанной истцом техники в аренду по договору аренды техники с экипажем, соответствующий акт приема-передачи.

Согласно пункта 2.1. договора, арендованное имущество, указанное в пункте 1.1. договора является переданным арендодателем и принятие арендатором в аренду при наличии акта приема-передачи, подписанного в двух экземплярах уполномоченными представителями сторон, который является неотъемлемой частью настоящего договора. Состояние арендованного имущества отмечается в указанном акте.

Обязанность по составлению акта приема-передачи имущества возлагается на сторону, осуществляет передачу имущества (пункт 2.6. Договора).

Суд отмечает, что в материалах дела отсутствуют доказательства в подтверждение передачи техники в аренду по акту приема-передачи, как это предусмотрено договором, соответствующий акт между сторонами не составлялся, при этом в материалах дела отсутствуют доказательства обращения истца к ответчику с требованием передать имущество, путем составления акта приема-передачи, учитывая, что согласно тексту искового заявления истец использовал часть техники.

В свою очередь, истец отмечает, что факт передачи техники в аренду подтверждается претензией ответчика-1.

При этом в материалах дела отсутствуют доказательства уплаты истцом арендных платежей за использование соответствующей техники.

В то же время суд считает безосновательными утверждения ответчика-1 о том, что договор является незаключенным, поскольку как усматривается из содержания договора аренды транспорта с экипажем, сторонами достигнуто соглашение по всем существенным условиям, которые необходимые для данного договора - предмет аренды, цена и срок договора, которые стороны определили в договоре.

В материалах дела имеется письмо акционерного общества «Южный комбинат», в котором последний сообщает, что Ответчик 2 не осуществлял технический надзор за объектами строительства. Акты о нарушении на объекте не составлялись.

Итак, для зачета требований необходимо соблюдение трех условий: требования должны быть встречными, однородными и такими, срок выполнения которых или наступил или определен моментом востребования.

Поскольку, если по одному договору срок выполнения наступил, а по второму нет, то зачисления станет возможным только после наступления срока исполнения по второму обязательству.

Однако, суд отмечает, что в материалах дела отсутствует договор, по которым числится задолженность в размере 1438001, 52 рублей, в связи с чем осуществлен зачет встречных однородных требований, в частности на сумму

780 000, 00 рублей. При этом, судом учтено, что сумма в размере 780 000 рублей является штрафом.

Суд отмечает, что правовая природа требований о взыскании основного долга и о взыскании штрафных санкций (неустойки, штрафа, пени) различна, а потому указанные требования не могут быть засчитаны как встречные, поскольку договорная санкция по своей правовой природе не является основным обязательством, а является способом ответственности за нарушение обязательств.

Кроме того, суд отмечает, что истец просит суд солидарно взыскать с ответчиков в пользу истца денежные средства в качестве компенсации расходов по договору аренды техники с экипажем в размере 134 635, 92 рублей.

Однако, как следует из содержания, договора поручительства стороны договорились, что данной поручительством обязательства должника, возникнут из договора аренды, обеспечиваются лишь частично, в пределах суммы, которая составляет 2000, 00 рублей.

При таких обстоятельствах, суммируя вышеизложенное, суд отмечает, что истцом надлежащим образом не подтверждено факт передачи ему в аренду техники с экипажем именно в количестве 6 единиц (как указано в исковом заявлении) и представлено суду доказательств фактически понесенных расходов в виде уплаты начисленной суммы штрафа в размере 780 000, 00 рублей, как основание для взыскания солидарно с ответчиков штрафных санкций в размере 502 548, 00 рублей.

Таким образом, исходя из границ заявленных исковых требований, системного анализа положений действующего законодательства и материалов дела, суд в удовлетворении иска отказал.

Выводы по Главе 2.

Становление института найма транспортных средств невозможно без надлежащей правовой базы. Отношения найма отдельных видов транспортных средств урегулированы многими нормативно-правовыми

актами. Обычно положения об аренде транспортных средств с экипажем изложены в транспортных кодексах и уставах, главным назначением которых является регулирование отношений перевозки, а не отношений найма.

Из-за этого остаются нерешенными многие вопросы, которые обуславливают возникновение определенных проблем в правоприменении (например, о перечне транспортных средств, на которых распространяются законодательные положения об аренде (найме) транспортного средства с экипажем; о необходимости передачи транспортного средства в надлежащем техническом состоянии; о передаче нанимателю документов, которые идентифицируют транспортное средство, отсутствие которых делает невозможным использование его по целевому назначению).

Наем отдельных видов транспортных средств (воздушные суда, морские суда и другие) требует специального правового регулирования, учитывая специфику определенного транспортного средства, характер и способ его использования.

Анализ современного законодательства в исследуемой сфере свидетельствует о наличии коллизий и шероховатостей положений отечественных нормативно-правовых актов. Поэтому достаточно важны научные разработки ряда доктринальных вопросов об особенностях договоров об аренде (найме) различных транспортных средств.

Глава 3 Выработка рекомендаций по устранению проблем, выявленных в процессе исследования договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации

3.1 Формирование проблемных направлений в законодательстве

В гражданском праве не выработан единый подход к пониманию транспортного средства. Следует согласиться с точкой зрения, что любой перечень или классификация транспортных средств будут носить примерный, условный характер, ибо развитие науки и техники идет постоянно. Решающая роль в определении транспортного средства в том или ином правовом институте в настоящее время принадлежит суду и, может быть, сформировано судебной практикой [26, с. 33-39].

Отсутствует в настоящее время нормативное закрепление, какие элементы индивидуализации являются достаточными для признания договора аренды транспортного средства заключенным [5, с.160-168].

Кроме этого, спорным является момент, так как Арендодатель должен доказать факт использования транспортного средства в случае признания договора ничтожным.

Другой проблемной стороной может быть системное совмещение признаков договоров аренды различных видов. Такая ситуация приводит к комбинированию типов договоров аренды с другими договорами аренды отдельных видов имущества. Рассматриваемое совмещение признаков договора аренды приводит к совокупности проблем при применении главы 34 ГК РФ. Еще одной проблемой является регламентация статьями других Кодексов РФ нормативов § 1-6 главы 34 ГК РФ, которые используются в многих договорах аренды. Несмотря на это, на основании пункта 2 статьи 3 ГК РФ нормы гражданского права, которые содержатся в других

законодательных актах, не должны противоречить нормам ГК РФ. В тех случаях, когда в ГК РФ имеется ссылка на любой нормативно-правовой акт, то тогда необходимо регламентироваться нормами этого акта.

Неполнота предварительного договора аренды приводит к возникновению множества вопросов правоприменительной практики. Такое утверждение характеризуется невозможностью распоряжаться вещью, которой не существует. Руководствуясь статьями 168 и 209 ГК РФ, можно сделать вывод, что договор признается ничтожным. Согласно пункту 1 статьи 429 ГК РФ, предметом предварительного договора является не имущество, а обязанность в будущем заключить основной договор аренды о передаче имущества в пользование, на основании условий, которые были отражены сторонами в предварительном договоре аренды. Из этого возникает возможность заключения предварительного договора аренды даже в случае отсутствия такого объекта - транспортного средства и соответственно отсутствия прав у лица в отношении объекта аренды.

При заключении договора аренды транспортного средства с экипажем арендатору необходимо руководствоваться общими правилами аренды. Но при этом необходимо учитывать индивидуальные признаки данного вида договора [10, с.17].

Для избежание вышеописанных проблем и последующих судебных разбирательств, необходимо в предмете договора аренды транспортного средства указывать данные объекта аренды, которые точно характеризуют этот объект. Если не конкретизировать транспортное средство в договоре, то на основании пункта 3 статьи 607 ГК РФ, условие об объекте является несогласованным сторонами, и соответственно договор считается незаключенным, вследствие нарушения существенных условий договора аренды транспортного средства. При отсутствии конкретных показателей или номерных данных объекта, который передается в аренду, у арендатора, на основании пункта 1 статьи 621 ГК РФ, увеличивается риск утратить

преимущественное право, так, как согласно пункту 3 статьи 607 ГК РФ договор считается незаключенным.

В таком случае арендодатель будет иметь право предъявить иск к арендатору об истребовании имущества из чужого незаконного владения на основании статьи 301 ГК РФ, но и право потребовать возврата транспортного средства по нормам статьи 1102 ГК РФ.

Но и у арендодателя могут возникнуть многочисленные проблемы. Одной такой проблемой будет являться невозможность взыскания арендной платы, неустойки, пеней с арендатора тоже из-за того, что договор считается незаключенным.

При заключении договора аренды транспортного средства, важным условием должно быть письменное согласование условий о размере, порядке оплаты арендной платы. Если такие условия отсутствуют, то нарушаются требования пункта 1 статьи 654 ГК РФ и договор также является незаключенным.

Еще одним важным условием для арендатора является регламентация целей использования транспортного средства. При нецелевом использовании транспортного средства, руководствуясь пунктом 2 статьи 450 ГК РФ, пунктом 3 статьи 615 ГК РФ и статьей 619 ГК РФ арендодатель имеет право потребовать расторжение договора аренды и иметь право на возмещение понесенных им убытков с арендатора.

Переданное транспортное средство арендодателем во временное пользование арендатору обязательно должно соответствовать целевому назначению, которое указано в договоре аренды. Если возникает случай, при котором не предоставляется возможным использование транспортного средства арендатором непосредственно по его целевому назначению, согласованному в договоре аренды, арендатор должен направить в адрес арендодателя претензию об устранении выявленного несоответствия. Арендатор, на основании пункта 5 статьи 453 ГК РФ, вправе требовать возмещения понесенных убытков в полном объеме.

Для исключения проблем взыскания арендной платы по договору аренды нужно обязательно отразить факт передачи транспортного средства, который подтверждается актом приема-передачи транспортного средства либо в договоре должен иметься пункт, что договор аренды имеет силу передаточного акта. Но анализируя современную российскую судебную практику, делается вывод, о том, что сам факт передачи транспортного средства может признаваться и иными документами, например актом сверки взаиморасчетов, также это может быть и признание, в судебном порядке, фактического пользования.

Срок аренды транспортного средства, передаваемого в пользование арендатору, обязательно должен быть согласован сторонами. При отсутствии срока аренда в договоре, то на основании статьи 610 ГК РФ, по умолчанию можно считать заключенным на неопределённый срок. Аналогичная ситуация может произойти, если истекает срок действия договора и ни одна из сторон не заявила о расторжении договора аренды в оговоренные сроки.

Рассмотрим подробнее правовое регулирование договора аренды транспортного средства с экипажем и фрахтования на время. К таким договорам применительно статьями 632 и 642 второй части Гражданского кодекса РФ.

В качестве объекта договора аренды, согласно статье 642 ГК РФ являются только транспортные средства, которые предназначены для перевозки грузов, почты, пассажиров и багажа и так далее.

В аренду предоставляется не просто транспортное средство, а такое транспортное средство, для которого требуется управление им, с соблюдением его технической эксплуатации экипажем. При этом экипаж должен иметь достаточный уровень квалификации для управления и технического обслуживания техники, то есть экипаж должен быть профессионально подготовленным. Состав экипажа транспортного средства, его уровень квалификации должны соответствовать определенным обязательным для сторон требованиям. Если такие требования отсутствуют,

то необходимо руководствоваться пунктом 2 статьи 635 ГК РФ, согласно которому требования обязаны соответствовать требованиям обычной практики эксплуатации транспортного средства данного вида, а также условиям заключенного договора, при этом экипажу необходимо иметь соответствующую категорию водительского удостоверения.

Наиболее значимое правовое значение имеет абзац 2 пункта 2 статьи 635 ГК РФ. Данный абзац указывает на то, что члены экипажа (персонал), осуществляющие техническое обслуживание транспортного средства, которое арендовано с предоставлением этих услуг, являются работниками арендодателя, то есть между ними заключен договор о трудовых отношениях [15, с.245].

Главной характеристикой правового регулирования этих видов договоров аренды является тот факт, что, основываясь на статье 635 ГК РФ обязанности по техническому содержанию закрепляются за арендодателем. Арендодателю необходимо самостоятельно, за свой счет, своими силами и средствами, обеспечить получение необходимых сертификатов, лицензий, разрешений на соответствующую транспортную деятельность. В такие расходы, согласно статье 636 ГК РФ, включены расходы оплаты топлива, эксплуатационных материалов, налогов и сборов [30, с.44].

Другой исследователь, М. Г. Пронина, отмечает факт того, что на согласно договору аренды транспортного средства может возникнуть система обязательств с различными сроками исполнения, которые составляют сложное, единообразное обязательственное правоотношение. Только вследствие этого, такое правоотношение считается прекращенным, лишь в случае прекращения полностью всех обязательств, которые учитывает данный договор [36, с.78].

Договора аренды согласно статьям 633,643 ГК РФ заключаются только в письменной форме, и при этом не зависит от срока аренды. Однако, к данным договорам аренды транспортных средств не применяются требования пункта 2 статьи 609 ГК РФ.

Договор аренды транспортных средств регулируется прежде всего ГК РФ, но также к нему применительно регулирование многочисленными транспортными уставами и кодексами. При заключении договора аренды с предоставлением услуг по технической эксплуатации, техническое обслуживание и управление транспортных средств будут иметь свои общие, специфические и индивидуальные признаки [16, с.120].

Договор фрахтования на время и договор аренды транспортного средства регулируются не только статьями ГК РФ, но и Транспортными уставами и кодексами согласно статьям 641, 649 ГК РФ.

Максимальные сроки действия для данных видов договоров аренды, законом не регламентируется.

При исследовании научной литературы можно встретить мнение, по которому термин «фрахтовщик» относится к арендодателю [27]. Такое мнение скорее является неверным, объясняя это тем, что этот термин относится к договору перевозки, согласно статье 787 ГК РФ арендодателями (судовладельцами) являются собственники транспортных средств, а также лица, уполномоченные законом или собственником данного транспортного средства.

Еще одной отличительной правовой особенностью является, то, что при причинении вреда третьему лицу или лицам транспортным средством, являющимся предметом договора, ответственность возлагается на арендатора, но согласно статье 648 ГК РФ, если не будет доказано, что причинённый вред возник в результате неопределимой силы или злого умысла потерпевшего, а при договоре фрахтования на время, на основании статей 640, 1079 ГК РФ – на арендодателя.

По договору аренды или фрахтования на время транспортного средства с экипажем, арендодатель передаёт арендатору транспортное средство за установленную договором плату, во временное владение и пользование и оказывает своими силами и средствами услуги по управлению и по технической эксплуатации данного транспортного средства.

Другой исследователь, в данной сфере, И.В. Лукшин, считает, что законодательство умышленно использует понятие «собственник судна». При этом, фрахтователь, взяв судно в личное пользование, превращается в судовладельца, так как на него уже распространяются определенные права и обязанности, согласно законодательству. Здесь в качестве примера можно привести, то, что арендатор является для третьих лиц судовладельцем на период пользования судном, которое взято им в тайм-чартер.

И.В. Лукшин выделяет понятие «судовладелец», то есть собственник судна. Это понятие не отражает действительного правового статуса этого термина. Собственник судна одновременно будет судопользователем, судовладельцем и судораспорядителем, даже при передаче судна в аренду фрахтователю, он не может потерять статус собственником судна, а фрахтователь, при этом налагает на себя права судовладельца [25].

Далее необходимо разделить понятия договора аренды транспортного средства с договором фрахтования или чартера.

Основываясь на данное статьей 787 ГК РФ определение, договор фрахтования (чартера) является договором перевозки, и соответственно его предметом являются услуги по доставке грузом, пассажиров, почты и багажа в пункт назначения. Исходя из определения можно сделать вывод о том, что по договору фрахтования (чартера) транспортное средство как таковое не передается, а предоставляется лишь вместимость этого транспортного средства.

При заключении договора воздушного чартера стороны руководствуются статьями 104 ВК РФ. Воздушный кодекс РФ отражает требования, предъявляемые к деятельности эксплуатантов воздушных судов. Поэтому за нарушение этих требований устанавливается правовая ответственность и для сторон договора аренды воздушного чартера, и для Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации). При этом выполнение требований воздушного кодекса является наиболее приоритетным [7, с.58].

Помимо вышесказанного, договор фрахтования (чартера) транспортного средства в отличие фрахтования на время, сторона, являющаяся фрахтовщиком, не оказывает услуг по управлению транспортным средством и его техническому обслуживанию.

Анализируя мнения различных исследователей, прекращение и исполнение договора аренды транспортного средства имеет важное правовое значение, поскольку отсутствие в законодательстве РФ некоторых положений препятствует возможности надлежащей защиты прав сторон в суде [23, с.8]. Но, с учетом сложившейся административной практики, суд имеет право признавать факт, того, что договор является незаключенным только потому, что стороны не подписали отдельного договора в письменной форме [32, с.265].

Еще одним направлением совершенствования законодательства является разработка договоров для сельскохозяйственных предприятий.

Развитие аренды электрических автомобилей – перспективное направление реформирования сферы аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации.

Так, летом 2014 года в Швеции начались работы по созданию Gotland Electric Car Land [56]. Цель заключалась в том, чтобы сделать управление электромобилем таким же простым и гибким, как и традиционным автомобилем на Готланде. Было установлено 20 зарядных станций, и появилась возможность арендовать электромобили в компаниях Eurocar и Visby Gästhamn. 56% считали, что электромобиль лучше, чем традиционный. Таким образом, летом 2015 года возможности зарядки электромобиля были расширены за счет обычных зарядных устройств и устройств быстрой зарядки в Форёсунде и Хемсе. Вместе со всеми зарядными устройствами они делают остров Швеции самым передовым регионом Швеции – Готланд стал настоящей страной электромобилей.

В последние годы были проведены многочисленные исследования для оценки спроса на приобретение электромобилей домохозяйствами, при этом

мало внимания уделялось сектору коммерческого автопарка. В последнем случае аренда автомобилей составляет большую часть автопарков Канады. В конце концов, приобретение арендованных автомобилей соответствующими компаниями определяется потребительским спросом на эти автомобили на рынке. Поэтому для предпочтения потребителей в отношении аренды электромобилей некоторые страны проводят Общенациональное исследование заявленных предпочтений (SP).

Например, в Канаде был проведен сбор информации от 1000 респондентов. Каждому респонденту было предложено шесть сценариев выбора, и каждый сценарий включал в себя следующие силовые агрегаты транспортных средств: автомобиль с двигателем внутреннего сгорания (ICEV), гибридный электромобиль (HEV), гибридный электромобиль с подключаемым модулем (PHEV) и электромобиль с аккумулятором (BEV).

Собранные ответы предпочтений, наряду с социально-демографическими и установочными характеристиками респондентов, были проанализированы с использованием модели дискретного выбора латентного класса для выявления потенциальных сегментов с уникальными характеристиками, присутствующих в выборке населения.

Модель определила следующие четыре различных латентных класса: ICEV-ориентированные (22%), EV-любопытные (34%), чувствительные к стоимости (24%) и EV-ориентированные (20%). Основываясь на эмпирическом анализе, потенциал аренды электромобилей среди классов, интересующихся электромобилями, и классов, ориентированных на электромобили, может возрасти с улучшением запаса хода и времени зарядки аккумулятора.

Определенная транспортная политика в Канаде была направлена на сокращение автомобильной зависимости, хотя переход на немоторизованные виды транспорта (например, пешие прогулки и езда на велосипеде) был малоэффективным, учитывая разросшийся характер многих мегаполисов и общественное клеймо по отношению к указанным видам транспорта.

Наряду с текущими достижениями в области аккумуляторных технологий, внедрение электромобилей (EV) рассматривается многими как одно из наиболее жизнеспособных решений в борьбе с изменением климата и продвижении устойчивой энергетики. Однако успех электромобилей во многом зависит от источника электричества, используемого для зарядки их батарей.

Электромобили, работающие на угле, значительно увеличивают воздействие на окружающую среду по сравнению с обычными транспортными средствами, в то время как электромобили, работающие на электричестве, производимом из возобновляемых источников энергии, снижают воздействие на окружающую среду как минимум на 50%.

В контексте Канады национальный уровень выбросов при производстве электроэнергии (около 167 тСО₂экв / ГВтч) значительно ниже принятого порогового значения 600тСО₂экв / ГВтч, что делает страну одним из самых экологически чистых производителей электроэнергии в мире. Это означает, что нехватка владельцев электромобилей в Канаде связана с препятствиями, не связанными с источником электроэнергии, необходимой для зарядки этих транспортных средств.

В Италии уровень внедрения электромобилей (EV) намного ниже, чем в других европейских странах. Такие характеристики транспортного средства, как покупная цена, экономия топлива и запас хода, играют очень важную роль. Время, затрачиваемое на зарядку автомобиля, отрицательно сказывается на полезности респондентов, в то время как плотность сети быстрой зарядки еще не воспринимается как значительная или имеет противоречивый признак.

Напротив, возможность бесплатно, даже на ограниченное время, припарковать электромобили в центральных районах города респонденты положительно оценивают. Готовность платить за дополнительный километр запаса хода ниже, чем обнаруженное ранее, что указывает на то, что итальянские водители становятся более уверенными в использовании запаса

хода для электромобилей. Сценарный анализ показывает, что в Италии финансовые стимулы будут иметь большее влияние на вероятность покупки электромобиля, чем технологические усовершенствования.

Китай находится на переднем крае разработки транспортных средств на альтернативном топливе, в том числе на метаноле, в стремлении добиться экономических выгод и улучшить экологические последствия для страны. Пилотные проекты автомобилей, работающих на метаноле, завершены в десяти городах Китая, продемонстрировали, что автомобили, работающие на метаноле, могут снизить затраты и выбросы. При рассмотрении вопроса о том, следует ли более широко использовать автомобили, работающие на метаноле, в Китае играют роль специальные методы принятия решений, которые могут помочь оценить перспективы такого расширения и разработать стратегии, необходимые для его реализации [48].

Предположительно помимо высоких капитальных затрат и некоторых функциональных ограничений, таких как запас хода и время автономной работы, использование электромобилей ограничивают факторы, связанные с социальными издержками и личным восприятием. На сегодняшний день было проведено множество исследований для понимания факторов, влияющих на использование транспортных средств на альтернативном топливе среди домашних хозяйств.

Напротив, текущие знания о процессе приобретения таких автомобильных технологий коммерческими автопарками отсутствуют из-за нехватки исследований по этой теме, особенно в контексте Канады. Государственные и частные организации обычно имеют высокие темпы покупки автомобилей и высокий годовой пробег, что делает их идеальными приверженцами электромобилей. Таким образом, важно понимать факторы, которые влияют на решения этих организаций о приобретении автомобилей. Доля гибридных и полностью электрических автомобилей и легких грузовиков в Канаде в 2016 году составляла 4,4% и 0,7% соответственно.

К 2030 году в автомобильной промышленности ЕС в целом будет потеряно 306 000 рабочих мест, но только 27% из них (то есть около 84 000) связаны именно с увеличением электромобильности; остальные – результат повышения производительности. К 2030 году в ЕС в общей сложности будет создано почти 200 000 постоянных рабочих мест по производству электромобилей. Это основано на умеренном потреблении автомобилей с подзарядкой от сети, что составит около 35% продаж новых автомобилей к 2030 году. Из этих 200 000 рабочих мест 57% будут связаны с установкой, эксплуатацией и обслуживанием пунктов зарядки. южнокорейская компания LG Chem утроит свои мощности по производству аккумуляторов в Польше - в результате увеличения спроса Volkswagen на аккумуляторы для электромобилей - является примером того, как Европа получает прибыль от электронной мобильности. Всего за день до этого другой немецкий производитель автомобилей BMW объявил, что и его поставщик Dräxlmaier будет производить батареи для электромобилей в Таиланде.

Арендные компании в разных странах в первую очередь руководствуются максимизацией прибыли и, как таковые, обычно вкладывают средства в приобретение автомобилей, пользующихся большим спросом. Таким образом, понимание поведения арендатора по выбору предмета аренды может дать представление о потенциале внедрения электромобилей компаниями по аренде автомобилей.

Решение о приобретении новых автомобилей компаниями по аренде принимается на корпоративном уровне, а не местными филиалами. Это сделает эксперимент с заявленными предпочтениями непрактичным, поскольку в стране существует лишь несколько известных компаний по аренде, что снижает потенциальную возможность выбора арендаторов.

На сегодняшний день большая часть существующих усилий по повышению спроса на электромобили сосредоточена на владении домашними автомобилями. Поэтому необходимо предпринимать новаторские попытки изучить спрос на электромобили на рынке аренды

автомобилей, в том числе с экипажем. Рынок аренды составляет большую часть парка коммерческих автомобилей в любой стране [47].

Например, неоднозначны оценки потенциальных возможностей для транспортных средств, работающих на альтернативном топливе, в Дании, где налог на регистрацию транспортных средств очень высок, но могут быть предоставлены большие налоговые скидки. Был собран большой набор данных в Дании о выборе арендаторами транспортных средств среди обычных, водородных, гибридных, биодизельных и электрических транспортных средств. Транспортные средства, работающие на альтернативном топливе с существующей технологией, могут получить довольно высокую долю рынка с учетом налогового регулирования, возможного на нынешнем рынке транспортных средств с высокими налогами.

В связи с тем, что рост перевозок делает транспортный сектор основным источником роста выбросов парниковых газов в Европе, один из подходов к сокращению выбросов парниковых газов состоит в том, чтобы побудить потребителей чаще покупать экологически чистые автомобили, работающие на альтернативном топливе, например, электрические, биотопливные или водородные автомобили.

В ЕС связи с необходимостью поиска альтернативных решений для транспортных средств с обычным приводом в городах, автомобили с водородным двигателем являются одной из практических возможностей реализации предположений об устойчивом транспорте и независимости от импорта нефти, что является одним из основных приоритетов Европейского Союза.

В ЕС рассматриваются возможности использования водородных транспортных средств в различных способах передвижения: индивидуальные автомобили, такси и совместная мобильность. Кроме того, изучаются преимущества и недостатки использования водородных транспортных средств в городских транспортных системах.

В Европейском союзе транспорт является крупнейшим потребителем нефтепродуктов и вторым по величине источником выбросов двуокси углерода (CO₂); в этом секторе автомобильный транспорт доминирует в обоих отношениях. Чтобы уменьшить зависимость от нефти и сделать транспорт более устойчивым, Европейская комиссия в 2009 году поставила цель заменить 10% обычного транспортного топлива возобновляемыми альтернативами, такими как биотопливо, водород и экологически чистая электроэнергия, к 2020 году. Более того, в недавней Белой книге Комиссии по транспорту сформулированы амбициозные цели по сокращению выбросов на срок до 2050 года. Это может быть достигнуто только путем систематического перехода на возобновляемые источники энергии в энергетический транспорт, особенно в том, что касается легковых автомобилей. В ответ на это правительство Германии представило подробный план стимулирования внедрения электромобилей. Он нацелен на то, чтобы к концу этого десятилетия поставить на дороги Германии один миллион электрических и гибридных автомобилей.

Установка заправочной инфраструктуры для альтернативных видов топлива будет выгодна владельцам АЗС только в том случае, если спрос, то есть количество автомобилей, использующих альтернативные виды топлива, значительно возрастет. Взаимосвязь между спросом на автомобили и доступностью заправочной инфраструктуры часто описывается как проблема «курицы и яйца», проблема, которая поднимает важные вопросы, касающиеся потенциальной необходимости политического вмешательства.

В Германии изучают влияние наличия топлива на спрос на автомобили, работающие на альтернативном топливе, используя данные опроса потенциальных покупателей автомобилей в Германии. Опрос проводился как личное интервью с помощью компьютера и включал эксперимент по выбору автомобилей с различными видами топлива. Наличие альтернативного топлива положительно влияет на выбор автомобиля, но его предельная полезность уменьшается с увеличением предложения. Результаты

показывают, что неспособность расширить доступность альтернативных заправочных станций представляет собой серьезное препятствие для широкого внедрения транспортных средств, работающих на альтернативном топливе.

Однако в аренду электромобили или водородные транспортные средства передают редко. Развитие этой идеи может стать направлением по совершенствованию законодательства России, как перспектива дальнейших исследований.

Основной проблемой в данной сфере является схожесть договора аренды транспортных средств (каршеринга), лизинга и договора аренды транспортных средств с экипажем. Поэтому необходимо выработать и законодательно закрепить отличия между этими договорами.

Например, в главу 39 ГК РФ необходимо внести статью со следующим текстом:

«Характер контракта зависит от статуса собственности, который может быть:

- с внешней компанией заключен договор на поставку транспортных средств и управление ими (аренда с экипажем);
- внешняя компания поставляет автомобили, но руководство остается за организацией (каршеринг);
- автомобили принадлежат организации, и внешняя компания берет на себя управление автопарком (аутсорсинг)».

Так, с учетом объекта аренды договоры каршеринга по своей правовой природе являются договорами аренды транспортных средств без экипажа, а в случаях, когда данными договорами дополнительно предусмотрено оказание арендатору соответствующих услуг, такие договоры носят смешанный характер (подраздел 2 §3 главы 34 ГК РФ и главы 39 ГК РФ) [6 с.110-112].

Аутсорсинг, когда автомобили принадлежат организации, и внешняя компания берет на себя управление автопарком.

Предпочтительные варианты зависят от утвержденной организацией политики в области закупок или снабжения и операционных потребностей. Подряд, поиск и лизинг осуществляются в строгом соответствии с утвержденной организацией политики закупок.

В экстренных ситуациях распространены аутсорсинг и внешний лизинг. В случае быстрого возникновения чрезвычайной ситуации требуется время, чтобы отправить или купить транспортные средства для использования в ответных мерах. Иногда организациям предоставляется возможность отдать на аутсорсинг или арендовать автомобили или грузовики на местном рынке. В первые дни чрезвычайной ситуации это может оказаться дорогостоящим вариантом. В чрезвычайных ситуациях обычно очень много организаций и очень мало активов. Высокий спрос может вызвать рост цен.

При варианте внешнего лизинга право собственности:

- остается у лизинговой компании или юридического лица, но права использования переходят к лизингополучателю на период аренды;
- в остальных случаях по истечении срока аренды право собственности переходит к арендатору;
- право собственности остается за арендатором, но управление некоторыми аспектами, такими как техническое обслуживание, может оставаться за лизинговой компанией в зависимости от переговоров.

Однако внутренний лизинг отличается. Сама организация владеет централизованно управляемыми автомобилями, которые выдаются программам на условиях возмещения затрат. Поэтому организации выделяют только расходы на лизинг.

Отличительной особенностью правового регулирования этих видов договоров аренды является тот факт, что в первом случае согласно статье 645 ГК РФ обязанности по управлению и техническому содержанию транспортного средства переходят к арендатору, в то время как, согласно

статье 635 ГК РФ обязанности по техническому содержанию закрепляются за арендодателем [31 с. 127-130].

Особенности договора внешнего лизинга:

- Договор аренды составляется между организацией и лизинговой компанией с четким указанием условий договора.
- В некоторых случаях арендатор может оплачивать ежемесячный счет независимо от пройденного пробега или фиксированную сумму с дополнительными расходами за километр вне указанного диапазона.

Лизинговая сделка является многосторонней, ее стороны выражают свою волю и осуществляют правомерные юридические действия именно в рамках единого правового института - договора лизинга.

Таким образом, договор лизинга следует рассматривать не как комплекс договоров, а как целостный договор, элементы которого не подпадают под действие норм об отдельных видах договоров, а требуют самостоятельного регулирования.

В зависимости от характера договора арендодатель может нести ответственность за:

- ремонт и обслуживание через согласованные промежутки времени;
- страхование;
- водители арендодателя несут ответственность за хорошее вождение.

Арендатор несет ответственность за:

- предоставление грамотных водителей;
- ежемесячно оплата;
- управление маршрутизацией транспортного средства.

Содержание соглашения во многом будет зависеть от переговорных способностей арендатора.

Можно согласиться с точкой зрения В. А. Белова, что отличительным признаком договора аренды транспортного средства является его реальность. Данный вид договора преимущественно относится к группе реальных договоров. Иными словами, обязательства у сторон возникают только с

момента передачи транспортного средства арендатору и подписания соответствующего акта приема-передачи.

Разграничивая сферу применения договора найма наземного самоходного транспортного средства и договора проката, предметом которого является наземный самоходное транспортное средство, важно указать на то, что основным критерием для разграничения договоров проката и найма транспортного средства является субъектный состав правоотношений.

Если арендатором выступает специализированная прокатная организация, такие отношения можно считать прокатом. Также договор проката наземного самоходного транспортного средства обычно является краткосрочным и заключается для удовлетворения бытовых производственных нужд.

Каршеринг – это вид краткосрочной аренды автомобилей, а райдшерингом признается совместное использование частного автомобиля с помощью онлайн-сервисов поиска попутчиков.

Особенности каршеринга:

- это исследование подчеркивает ограниченную взаимодополняемость и замену каршеринга общественным транспортом и частными автомобилями;
- удобство использования и экономические факторы играют важную роль в мотивации использования каршеринга;
- каршеринг, считающийся доступным и дешевым, сопряжен с риском конкуренции с общественным транспортом;
- для улучшения взаимодополняемости необходимы парковочные и дорожные расценки, а также политика в области каршеринга и общественного транспорта.

Каршеринг представляет собой важный пример услуги интеллектуальной мобильности, которая позволяет клиенту арендовать автомобиль на ограниченный период времени с поминутной оплатой. Это

может избавить людей от дорогостоящего и неустойчивого бремени владения автомобилем, особенно при проживании в городе.

Хотя распространение каршеринга может принести значительные выгоды (умным) городам, его проникновению могут препятствовать устаревшие правила, которые все еще могут быть связаны с неумным видением мобильности. Политика парковки может иметь для распространения и использования услуг каршеринга.

Учитывая такую важность, мы характеризуем проблему оптимизации местного самоуправления, которое хочет аналитически выбрать лучшее множество парковочных мест для аренды каршеринговым компаниям с целью повышения мобильности в городах.

Арендатором воздушного судна может быть как физическое лицо (независимо от наличия у него статуса субъекта предпринимательской деятельности), так и юридическое лицо (независимо от наличия у него статуса эксплуатанта).

Однако при заключении договора найма стороны должны оговорить, кто из них будет считаться эксплуатантом воздушного судна. В случае невозможности получения такого статуса следует заключить договор с юридическим лицом – эксплуатантом о предоставлении всех услуг, связанных с использованием воздушного судна.

Фрахтования морского судна, обратим внимание на то, что этот договор относится к договорам найма, а это дает возможность применять к отношениям фрахтования положения об аренде транспортных средств, которые содержатся в ГК РФ.

Среди ученых нет однозначной позиции относительно правовой природы договора чартера (фрахтования): это разновидность договора найма транспортных средств, или договора перевозки. Однако, в ГК РФ четко указано, что фрахтование является видом аренды транспорта с экипажем.

3.2 Разработка концептуального подхода к совершенствованию законодательства

При формировании концептуального подхода к совершенствованию законодательства необходимо рассмотреть количественные характеристики сферы данных договоров.

Так, количество коммерческих перевозок грузов по видам транспорта представлено в таблице 2, количество железнодорожного подвижного состава, прошедшего регистрацию – в таблице 3.

Таблица 2 - Коммерческие перевозки грузов по видам транспорта (миллион тонн)

Вид транспорта	Январь - сентябрь 2019 г.	Январь - сентябрь 2020 г.	Январь - сентябрь 2020 г. в % к январю - сентябрю 2019 г.
Транспорт отраслей Минтранса России	2 184,2	2 079,7	95,2
Железнодорожный	957,6	922,8	96,4
Автомобильный	1 125,7	1 053,2	93,6
Морской	14,36	17,36	120,9
Внутренний водный	85,8	85,6	99,8
Воздушный	0,822	0,801	97,5

Таблица 3 - Количество железнодорожного подвижного состава

Период	Количество вагонов (штук), прошедших регистрацию	
	2019 г.	2020 г.
Январь	79 208	44 001
Февраль	63 560	50 545

Продолжение таблицы 3

Период	Количество вагонов (штук), прошедших регистрацию	
	2019 г.	2020 г.
Март	77 992	55 350
Апрель	50 205	66 544
Май	80 617	79 620
Июнь	96 482	74 884
Июль	87 257	47 877
Август	100 513	63 507
Сентябрь	50 817	57 393
Итого с начала года [35]	686 651	539 721

Объем коммерческих перевозок грузов по видам транспорта представлен на рисунке 1.

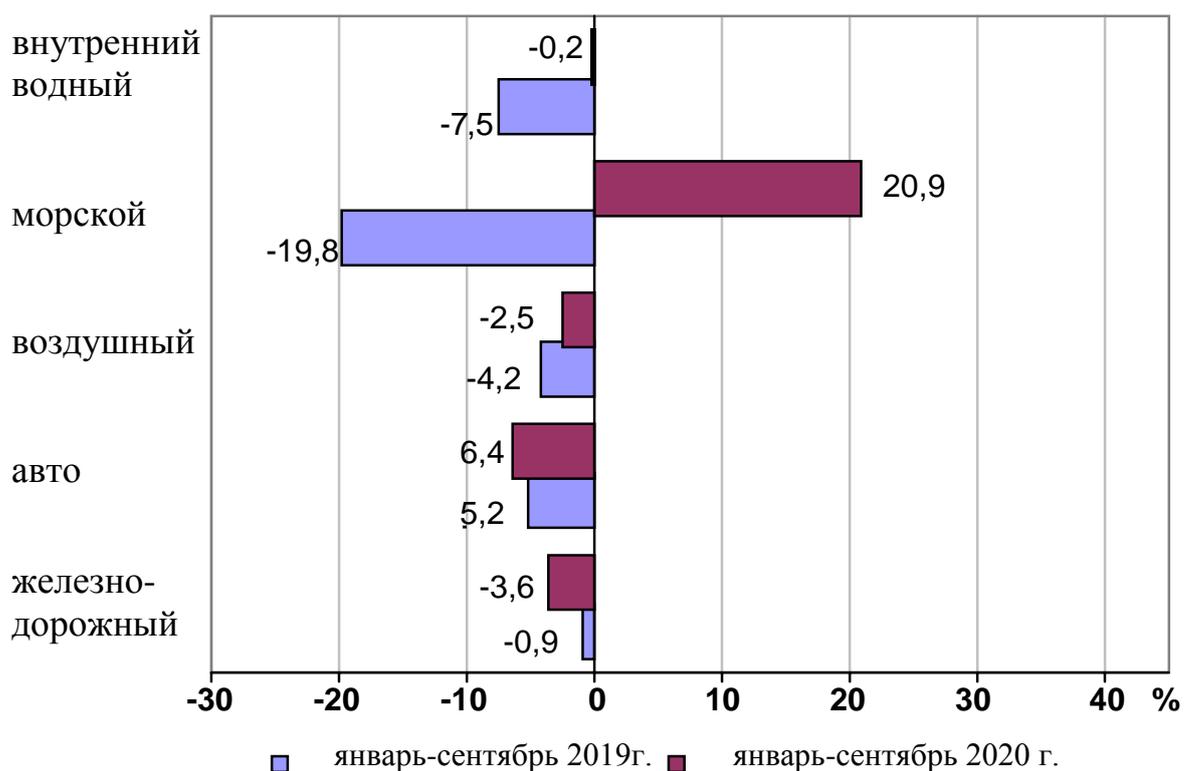


Рисунок 1 - Объем коммерческих перевозок грузов по видам транспорта в январе-сентябре 2019 и в январе-сентябре 2020 годов, в % к аналогичному периоду предыдущего года

Объем перевезенных грузов автомобильным транспортом указан в таблице 4, а исполнение федерального бюджета в сфере транспорта – в таблице 5.

Таблица 4 – Количество перевезённого груза автомобильным транспортом крупных и средних предприятий в январе-сентябре 2020 года по федеральным округам (деятельность автопредприятий)

Наименование округа	Тысяч тонн	В % к январю - сентябрю 2019 года
Российская Федерация	179 663,6	105,4
Центральный федеральный округ	31 483,7	116,1
Северо-Западный федеральный округ	16 286,2	85,5
Южный федеральный округ	16 980,0	87,6
Северо-Кавказский федеральный округ	875,4	75,1
Приволжский федеральный округ	37 166,0	100,9
Уральский федеральный округ	17 877,9	89,6
Сибирский федеральный округ	48 376,8	118,6
Дальневосточный федеральный округ	10 617,6	170,2

Таблица 5 - Исполнение федерального бюджета в сфере транспорта в 2020 г.

Наименование федеральных органов исполнительной власти	Подлежит финансированию в 2020 году	Кассовое исполнение за январь-сентябрь 2020 г.	Процент кассового исполнения за январь - сентябрь 2020 года, %
В целом по Министерству транспорта РФ, как субъекту бюджетного планирования	1 206 359,1	708 950,5	58,8

Продолжение таблицы 5

Наименование федеральных органов исполнительной власти	Подлежит финансированию в 2020 году	Кассовое исполнение за январь-сентябрь 2020 г.	Процент кассового исполнения за январь - сентябрь 2020 года, %
Федеральная служба по надзору в сфере транспорта	5 847,8	3 152,5	53,9
Федеральное дорожное агентство	736 923,8	434 850,9	59,0
Федеральное агентство морского и речного транспорта	65 348,1	29 479,4	45,1
Наименование федеральных органов исполнительной власти	Подлежит финансированию в 2020 году	Кассовое исполнение за январь-сентябрь 2020 г.	Процент кассового исполнения за январь - сентябрь 2020 года, %
Федеральное агентство воздушного транспорта	96 673,7	54 977,3	56,9
Федеральное агентство железнодорожного транспорта	117 954,1	101 771,2	86,3
Министерство транспорта Российской Федерации	183 611,6	84 719,2	46,1

Отсутствуют разъяснения или рекомендации по поводу договора аренды транспортного средства Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального дорожного агентства, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Министерства транспорта Российской Федерации.

Основным предложением в формировании концептуального подхода к совершенствованию законодательства является разработка и утверждение Министерством транспорта РФ типовых договоров аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации для каждого вида ТС.

Это необходимо для помощи арендодателям и арендаторам, так как позволит улучшить качество выполнения договоров, что отразится на стабильности экономических отношений, сокращению обращений в суд.

Автономные транспортные средства и будущая мобильность представляют новые методы для изучения долгосрочного концептуального подхода для разработки законодательства, для разработки широкого спектра предстоящих транспортных сценариев, таких как беспилотные автомобили, планы мобильности на рабочем месте, анализ транспорта с учетом спроса, мобильность как услуга, предоставление транспортных данных из нескольких источников и мобильность «от двери до двери». С разработкой и реализацией новых возможностей мобильности происходят изменения в поведении в отношении долгосрочных поездок и транспортной политике.

Например, проект Elbillandet (Страна электромобилей) в Готланде, Швеция, где остров Готланд «готов к работе с электромобилями», предоставляя сеть зарядной инфраструктуры и аренду электромобилей в течение нескольких летних сезонов. Влияние схемы аренды электромобиля (EV) на процесс внедрения электромобиля исследуется с использованием теории защитной мотивации (PMT) и транстеоретической модели изменений (TTM). Кроме того, модели поездок на арендованных электромобилях сравнивают с обычными арендованными автомобилями. Основные результаты этого исследования заключаются в следующем. Во-первых, люди, арендующие электромобили, в среднем ближе к внедрению электромобилей, чем люди, арендующие обычные автомобили. Во-вторых, люди, которые арендуют электромобиль, во время аренды связаны с более позитивным отношением к электромобилям, имеют больше знаний об электромобилях и будут чувствовать себя в большей безопасности за рулем электромобиля. В-третьих, аренда электромобилей, похоже, не оказывает большого дополнительного эффекта на стадии перехода к принятию электромобилей участниками. Наконец, модели вождения электромобилей, по-видимому, не указывают на серьезные ограничения в отношении расстояния, времени парковки и посещенных пунктов назначения по сравнению с режимами вождения обычных арендованных автомобилей.

Электромобили с подзарядкой от сети (PEV) субсидируются во многих городах, штатах и странах с целью содействия внедрению PEV для достижения экологических целей, таких как сокращение местного загрязнения воздуха и выбросов углекислого газа.

Субсидии принимают различные формы, включая скидки, освобождение от налога с продаж и налоговые льготы. Несмотря на преобладание субсидий PEV, эффективность существующей политики обычно не проверяется политиками, и исследования рентабельности и эффективности таких субсидий остаются ограниченными. Исследование заявленных предпочтений показывает, что нацеливание на «маргинальных» потребителей, которые «находятся в затруднительном положении» или которых могут подтолкнуть к покупке PEV с субсидией, может снизить затраты на такую политику со стороны спроса.

Мы оцениваем возможности сокращения затрат на существующие субсидии на продажи PEV, исследуя возможность более целенаправленного подхода. Для этой цели мы используем модель выбора автомобиля с использованием репрезентативных на национальном уровне данных опроса о предпочтениях почти 275 000 покупателей новых автомобилей в США в 2015 модельном году. Мы используем эту модель для прогнозирования рыночной доли PEV и потребления бензина автопарком в рамках альтернативной политики субсидирования.

Используя демографические данные и элементы отношения к данным опроса, включаем неоднородность потребителей в модель выбора автомобиля. Используя различные элементы наблюдаемой неоднородности потребителей, включая доход, тип утилизации транспортных средств, географическое положение и пройденное расстояние транспортных средств, возможно изучить альтернативные варианты политики субсидирования. Хотя существующая федеральная субсидия принимает форму налогового кредита, поскольку у нас нет информации об индивидуальных налоговых

обязательствах, вместо этого мы моделируем субсидию в форме авансового возврата.

Результаты показывают, что существующая структура федеральных субсидий составила только 17% продаж PEV в 2015 модельном году. Это будет означать, что краткосрочная статическая стоимость существующих стимулов на дополнительную покупку PEV очень высока и составляет около 35 601 доллар, а стоимость сэкономленного галлона бензина составляет 5,11 доллара на галлон при условии, что срок службы транспортного средства составляет шестнадцать лет. Обратите внимание, что эти расходы являются бюджетными, а не расходами на социальное обеспечение, поскольку они не учитывают предельные затраты государственных средств.

Более адресный подход к разработке политики субсидирования даст разработчикам политики возможность улучшить воздействие и снизить стоимость этих субсидий. Результаты показывают, что в каждом моделировании наиболее рентабельным сценарием является ограничение субсидий для лиц с более низким доходом - лиц с годовым доходом менее 70 тысяч долларов. Такой сценарий в основном будет направлен на субсидии тем потребителям, которые в противном случае не приобрели бы PEV без субсидии (85–95% долларов субсидии), и на его долю будет приходиться около 30% продаж PEV. Стоимость полиса на дополнительный PEV будет ограничена примерно 16 000 долларов, а стоимость экономии на галлон бензина упадет до 2,22 доллара на галлон.

Целевые субсидии не только более рентабельны, но и могут быть политически приемлемыми из-за их прогрессивного характера. Реальным примером схемы адресных субсидий является пилотная программа Калифорнии «Замени свою поездку», которая ограничивает субсидии потребителям с низкими доходами. Однако важно отметить, что такие целевые схемы субсидий могут исказить рынок подержанных автомобилей, которые сдаются в аренду.

Схемы адресных субсидий различаются в зависимости от цели политики. Директивные органы могут направлять субсидии лицам с низким доходом, если цель состоит в том, чтобы максимизировать долю рынка PEV. В качестве альтернативы, если их цель - минимизировать потребление бензина, политики могут направлять субсидии лицам, которые избавляются от больших обычных транспортных средств, проживают в сельских или сельскохозяйственных районах или проезжают более 2000 км в месяц. Обратите внимание, что эти цели политики не обязательно эквивалентны цели политики максимизации экологических выгод.

Текущая федеральная политика США субсидирует покупку PEV по скользящей шкале в зависимости от емкости их батарей. Сохранение этого подхода к покупке BEV повысит их продажи. Политика, не предусматривающая субсидирование в зависимости от емкости аккумулятора, приведет к более широкому распространению подключаемых гибридных электромобилей (PHEV). Таким образом, учитывая цель политиков стимулировать разработку аккумуляторов с большей дальностью действия для BEV, они, вероятно, продолжат выделять более крупные субсидии для BEV.

Однако уровень снижения потребления бензина в обоих случаях одинаков, с несколько меньшими предельными затратами, когда BEV и PHEV субсидируются в равной степени. Таким образом, если целью политики является минимизация местного загрязнения воздуха и выбросов парниковых газов при более низких краткосрочных затратах, нет никакой выгоды в том, чтобы отдавать приоритет одной технологии над другой.

Правительства многих стран предлагают субсидии для PEV. Франция, Швеция, Великобритания, Китай и различные канадские провинции предлагают скидки PEV в размере от 3450 до 8500 долларов. Норвегия, Нидерланды, Франция, Дания, Великобритания и Китай также имеют существенные налоговые льготы для покупок / регистраций PEV. Соединенные Штаты предоставляют федеральный налоговый кредит для

покупок PEV с минимальным кредитом в размере 2500 долларов США для электромобилей, увеличиваясь на 417 долларов США за первые 5 кВтч емкости батареи и дополнительно на 417 долларов США за каждый дополнительный кВтч емкости батареи сверх 5 кВтч. при условии максимальной суммы в 7500 долларов США.

Увеличение стимулов на 10% связано с увеличением продаж электромобилей (BEV) на 1,8% [53].

Однако комплексных исследований в разных странах о предоставлении электромобилей в аренду, в том числе с предоставлением услуг управления и технического сопровождения – практически не проводилось. Между тем, у многих граждан, не способных в данный момент к покупке электромобиля, есть возможности арендовать его. Поэтому необходимо разработать концептуальный подход к совершенствованию законодательства в направлении развития аренды электромобилей.

Для достижения устойчивости в транспортном секторе новые технологии должны быть дополнены новыми бизнес-моделями экономики совместного потребления. Перед запуском политик, способствующих их распространению, необходимо рассмотреть сегментацию рынка и позиционирование. Хотя важность новаторов и первопроходцев в распространении новых технологий подчеркивалась на протяжении десятилетий, их роль и социально-экономические характеристики в случае распространения новых бизнес-моделей остаются недостаточно изученными [51].

Концепция управления доходами использовалась в качестве справочной информации в индустрии аренды автомобилей для разработки стратегий бронирования, ценообразования и инвентаризации. Чтобы обеспечить высокую степень удовлетворенности клиентов и оптимизировать использование автопарка, менеджеры по логистике в бизнесе по аренде автомобилей приблизительно принимают три этапа принятия решений: а именно: сегментация пула, стратегическое планирование автопарка и

тактическое планирование автопарка. Оптимизация использования ресурсов и снижение затрат на логистику являются целями управления логистикой на предприятии.

Управление логистикой в бизнесе по аренде автомобилей включает краткосрочные решения по транспортировке и разворачиванию автомобилей с целью оптимизации использования автопарка при сохранении высокого уровня обслуживания [47].

Кроме этого, при обсуждении формирования концептуального подхода к совершенствованию законодательства об аренде с экипажем необходимо учитывать форс-мажорный фактор пандемии 2020г.

Вспышка нового коронавирусного заболевания в 2019/2020 годах (COVID-19) привела к продолжающемуся увеличению числа инфекций и смертей во всем мире. По состоянию на 2 сентября, общее число подтвержденных инфекций и смертей достигло 25,757,780 и 875,185 людей, соответственно, бывших до сих пор демонстрирует тенденцию к росту.

Согласно экспертному опросу Целевой группы Всемирной конференции по исследованию транспорта (WCTRS) по COVID-19, правительства применяют различные контрмеры, включая очень строгие меры изоляции и запрет на некоторые виды деятельности вне дома (например, школы, офисы, собрания, питание вне дома) [49].

Чуть более половины опрошенных экспертов (54,6%) сообщили, что в городе или городе, где они проживают, количество пассажиров, садящихся в общественный транспорт, было ограничено, и 22,2% экспертов наблюдали за онлайн-бронированием проезда в общественном транспорте вовремя пандемия. Около одной трети (27,8%) экспертов отметили, что денежная компенсация была предоставлена транспортным и логистическим компаниям, пострадавшим от экономических потерь, в качестве меры по устранению последствий пандемии COVID-19.

Воздействие COVID-19 на транспортный сектор и соответствующие меры были широко исследованы во многих исследовательских организациях.

Однако научно обоснованные методологии, пригодные для принятия политических решений, которые могут быть направлены на решение текущих и будущих проблем в области общественного здравоохранения, отсутствуют.

Поэтому была предпринята первоначальная попытка изучить, как принимать политические решения, которые могут справиться с текущей пандемией COVID-19 и будущими пандемиями, относительно всеобъемлющим и плавным образом, размышляя о роли правительств, фирм и граждан.

Транспортный сектор отреагировал на нынешнюю пандемию различными способами, такими как перевод производства автомобилей на производство респираторов, превращение высокоскоростных поездов в подвижные больницы, поддержка медицинских работников путем обучения бортпроводников авиакомпаний навыкам оказания первой помощи, предложение бесплатного транспорта пациентам и медицинскому персоналу, а также доставка продовольствия уязвимым гражданам на такси и маршрутных такси.

В борьбе с COVID-19 и будущими пандемиями полезно группировать транспортный сектор по способам передвижения: авиалинии, междугородние железные дороги, метро, трамваи, автобусы, такси, грузовики и другие. Транспортными услугами управляют фирмы, которые являются либо частными, либо государственными, либо совместно принадлежащими на основе государственно–частного партнерства.

В разных странах эти отношения (наблюдаемые через регулирование, субсидии и надзор: например, фирмы общественного транспорта получают больше субсидий в США и Европе, чем в Японии) между транспортными фирмами и правительством тоже не одно и то же. Эти различия привели к различному воздействию COVID-19 на транспортный сектор и повлияли на способы борьбы с пандемией в разных странах.

В рамках каждого режима правительства, фирмы и граждане могут играть различную роль в решении проблем COVID-19 и будущих пандемий, хотя в некоторых случаях режимы могут пересекаться.

Во-первых, как грузовые, так и пассажирские перевозки могут предполагать использование двух или более видов транспорта от места отправления до места назначения.

Во-вторых, транспорт - это производный спрос от участия в деятельности (включая как частную, так и предпринимательскую или организационную деятельность).

В случае пассажирского транспорта дополнительными факторами риска являются командировочная сторона и интенсивность личного общения (количество участников, встречающихся/собирающихся в пункте назначения, близость между участниками и продолжительность встречи/сбора) в пункте назначения.

Таким образом, инфекционные риски в транспортном секторе многогранны, поскольку они связаны с цепочками поездок, цепочками активности и межличностными взаимодействиями.

Межличностные взаимодействия указывают не только на личные коммуникативные контакты, но и на принятие решений между людьми (например, работником и работодателем, детьми школьного возраста и их родителями, людьми, проводящими деловые встречи, организаторами и участниками вечеринок).

Поэтому плавные меры по предотвращению/смягчению инфекционных рисков должны приниматься в отношении каждой заинтересованной стороны путем всестороннего отражения различных видов деятельности и поведения в поездках, связей между различными видами поездок и взаимодействий между заинтересованными сторонами.

Самая важная задача-хорошо подготовиться к пандемиям. Учитывая, что транспортные услуги предоставляются фирмами, можно ожидать, что различные фирмы будут конкурировать в своем реагировании на COVID-19 с

помощью дифференцирующих мер. Однако из-за различных неизвестных относительно COVID-19 и вытекающей из этого неспособности фирм должным образом справиться с ним могут произойти сбои на рынке.

Например, продолжающаяся эксплуатация сервиса из-за недооценки инфекционных рисков может способствовать распространению COVID-19 при перевозке инфицированных пассажиров.

Между тем, остановка работы сервиса на основе завышенной оценки инфекционных рисков, очевидно, приводит к потерям в доходах от эксплуатации и вытекающим отсюда экономическим и социальным потерям, связанным с отсутствием транспорта для основных работников, выполняющих важнейшие социальные функции.

Таким образом, правительство должно взять на себя ведущую роль, учитывая его особую роль в обществе. Обеспечение общественных благ и обработка внешних эффектов являются важнейшими функциями правительств. COVID-19 и другие угрозы общественному здоровью - это своего рода внешний фактор, вызванный различными взаимодействиями между людьми и окружающей средой.

Нынешняя пандемия не может быть преодолена только частным сектором и гражданами. Правительство должно играть ключевую роль в борьбе с этим явлением. То же самое можно сказать и о будущих пандемиях.

Промышленный опыт во время нынешней пандемии свидетельствует о существенной роли правительств в принятии незамедлительных ответных мер, восстановлении после пандемии и восстановлении общества, а также оптимизации для достижения новых нормальных условий.

При наличии готовности со стороны правительства транспортные операторы могут хорошо подготовиться в рамках правительственной системы обеспечения готовности.

Готовность транспортных операторов может быть вынужденной (например, предусмотренной нормативными актами) или добровольной

(например, исходя из чувства профессионального долга или социальной ответственности).

Эти приготовления должны доводиться до сведения пользователей транспорта, чтобы стимулировать или требовать их готовности. Вышеупомянутая готовность может также включать по меньшей мере два этапа: подготовку до начала пандемии в стране/регионе и подготовку до начала пандемии в городе/населенном пункте страны/региона.

Планирование должно быть поставлено на первое место с точки зрения готовности, с точки зрения долгосрочной перспективы. Начиная с четырехэтапной процедуры была предложена в США в 1950-х годах, научно обоснованное транспортное планирование стало стандартной практикой во многих странах.

При реагировании на пандемии большая проблема заключается в соединении общественного здравоохранения, транспортного планирования и городского планирования с междисциплинарной точки зрения.

Важнейшая роль правительств заключается в защите граждан и фирм. Вторая по важности роль заключается в предоставлении общественных благ и услуг, которые не могут быть предоставлены частными лицами или фирмами.

Поэтому, когда возникает пандемия, правительства должны в первую очередь защитить себя, как пользователи транспорта, так и операторы, основанные на вышеуказанных препаратах. Такая защита позволит нашему обществу и экономике работать как можно ближе к обычному уровню, прежде чем пандемия станет очень серьезной. Даже для нынешней пандемии COVID-19 люди стали жертвами поддельной и ненадежной информации о вирусе, его последствиях и соответствующих контрмерах.

Поэтому важно и необходимо своевременно предоставлять достоверную информацию через организации,

ответственные за управление такой информацией. Правительства должны защищать как пользователей транспорта, так и операторов от поддельной и недостоверной информации.

Что касается нынешней пандемии, то исследование, проведенное в Японии, показало, что плохая коммуникация между правительствами и общественностью, возможно, была связана с распространением COVID-19 на ранних стадиях. Коммуникации для борьбы с COVID-19 и другими угрозами общественному здоровью представляют собой сложную систему, состоящую не только из различных заинтересованных сторон, но и из взаимосвязанных феноменальных элементов (например, образ жизни против изменений в поведении, здоровье против мобильности, занятость против транспорта, туризм против региональной экономики, физическое дистанцирование против социальной изоляции).

Более качественная и эффективная коммуникация нуждается в надежной и убедительной информации, подкрепленной научными данными. Лучшая подготовка и защита требуют лучшей финансовой поддержки правительствами и другими заинтересованными сторонами. Таким образом, подготовка, защита и обеспечение - это три взаимосвязанных элемента.

Для обеспечения эффективной работы по предотвращению пандемии правительствам следует принять надлежащие нормативные акты до начала пандемии. Такие правила позволили бы правительствам регулировать деятельность транспортных операторов, например, избегать эксплуатации переполненных транспортных служб и разрешать транспортным операторам требовать от пользователей транспорта ношения масок.

Поведение государственных служащих и других лиц, принимающих решения в условиях пандемий, должно регулироваться, например, с помощью руководящих принципов (что люди должны и чего не должны делать) со строгим наказанием за нарушения. Что касается избегания, то

люди могут испытывать временное чувство облегчения в краткосрочной перспективе.

Транспортные операторы должны приспособить их оперативные задачи и услуги таким образом, чтобы они соответствовали пандемической ситуации. Что еще более важно, правительствам необходимо внести коррективы во все департаменты и секторы для принятия и осуществления более эффективных политических мер по борьбе с пандемией. Разработать оптимальную политику непросто, особенно когда речь идет о нескольких секторах/департаментах.

Таким образом, секторальные корректировки или корректировки политики становятся важными. Борьба с пандемией требует как междисциплинарного понимания, так и меж секторального сотрудничества. С этой целью решающее значение имеют правительственные корректировки.

Меры, подготовленные до начала пандемии, также могут нуждаться в корректировке зависимости от того, соответствует ли новый вирус ожиданиям и в какой степени.

Когда пандемия становится более серьезной, люди должны заменить или прекратить деятельность, связанную с поездками. Меры по прекращению замещения могут быть сопряжены с серьезными этическими, юридическими и даже правозащитными проблемами. Поэтому правительство должно взять на себя ведущую роль в разработке правил, которые позволяют или вынуждают транспортных операторов прекращать сервисные операции.

Такие предписания или меры по обеспечению их соблюдения должны хорошо подкрепляться надлежащими мерами защиты. Впоследствии транспортные операторы могут судить, стоит ли и как останавливать функционирование их служб.

Во время пандемии COVID-19 общественность стала свидетелем политического позерства и препирательств на высоком уровне, которые

впустую тратили драгоценное время и отвлекали внимание от усилий по борьбе с пандемией. Правительствам необходимо заменить личные правительственные процедуры онлайн-овыми.

Может также потребоваться замена между видами транспорта, например в случае нехватки транспортных средств, что приводит к необходимости проведения более тщательных процедур дезинфекции.

Данный подход нацелен на пользователей транспорта и операторов (или поставщиков услуг), а также на Правительство. Хотя этот новый подход имеет решающее значение для успешных транспортных мер в условиях пандемий, его реализация может привести к различным негативным последствиям для этих групп и, возможно, общества в целом.

Для решения этой проблемы правительства и транспортные операторы должны принять надлежащие меры защиты (например, экономические и институциональные).

Окончательная подготовка также важна: после пандемии общество не должно забывать готовиться для будущих пандемий.

Транспортные операторы должны хорошо подготовить руководящие принципы и планы действий в чрезвычайных ситуациях в связи с пандемиями, которые должны создать целевую группу, пригласив экспертов. Планирование на случай непредвиденных обстоятельств направлено на предотвращение непредвиденных событий таким образом, чтобы жизнь, имущество и окружающая среда не подвергались риску. Это управленческий процесс, который включает анализ потенциальных событий или возникающих ситуаций и устанавливает соглашения с другими субъектами при подготовке возможных ответных мер.

Планирование на случай чрезвычайных ситуаций требует создания структуры управления вместе со стратегией управления кризисами, с помощью которой можно было бы разрабатывать планы для различных видов деятельности, которые могут использоваться для урегулирования

большинства кризисов, а также для разработки проектов планов осуществления для конкретных видов кризисов.

Транспортные операторы также должны перейти к своей операционной системе в условиях пандемии, следуя руководящим принципам и планам на случай чрезвычайных ситуаций, подготовленным до пандемии.

Поведение персонала должно быть надлежащим образом регламентировано. Например, один инфицированный член компании, который участвует в социальном сборе, может привести к необходимости само карантину многих других, что приведет к сокращению или временному закрытию транспортных услуг.

Таким образом, такая вызванная пандемией смена требует усилий всех участников (генеральных служащих и менеджеров) в компаниях. Для такого сдвига транспортные операторы обязаны принимать строгие правила в отношении поведения своих членов. Хотя такие правила не могут быть применены к семьям членов компании, члены компании должны поощрять своих членов семьи принимать достаточные меры физического дистанцирования в качестве усилия добровольно взять на себя общую ответственность.

Во время пандемии не следует совершать ненужных и несрочных поездок. Правительству следует взять на себя инициативу по замене очных процедур онлайн-овыми.

Следует и далее развивать электронное правительство. Правительствам также необходимо принять эффективные политические меры для поощрения деловых операторов и общественности к замене мероприятий, связанных с поездками (например, совещаний, собраний), мероприятиями в режиме онлайн.

Что еще более важно, правительства должны научиться превращать пандемию (кризис) в новую возможность, поскольку COVID-19 может стать триггером для внесения значительных изменений в общество.

Выше были предложены и приняты различные меры для решения проблемы воздействия COVID-19. Однако вопрос о разработке мер политики относительно всеобъемлющим и последовательным образом был относительно недостаточно изучен.

В настоящей работе был предложен новый подход к разработке политики, для борьбы с нынешним COVID-19 и будущими пандемиями. Что касается транспортного сектора, то, хотя риск заражения внутри транспортных средств может быть ниже, чем в других местах массового скопления людей, директивные органы должны признать, что транспортные средства, несомненно, перевозили инфицированных лиц.

Таким образом, меры транспортной политики должны быть частью общей картины борьбы с COVID-19 [49].

Выводы по Главе 3.

1. Основным предложением в формировании концептуального подхода к совершенствованию законодательства является разработка и утверждение Министерством транспорта РФ Типовых договоров аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации для каждого вида ТС.

2. Необходимо закрепить в статье 632 ГК РФ следующие признаки транспортного средства как предмета договора аренды:

- способность к перемещению в пространстве;
- самоходность;
- необходимость в управлении лицами, владеющими соответствующими знаниями и навыками;
- пригодность для перевозки пассажиров или грузов;
- сложность технического строения;
- наличие признаков источника повышенной опасности;
- наличие специального законодательства, регламентирующего его использования;

– особенности, обусловленные принадлежностью к транспортному средству определенного вида.

3. Предоставление денежных стимулов (например, бесплатное обновление транспортных средств, скидки на аренду и отсутствие налогов на аренду электромобилей) также может увеличить вероятность аренды потребителями, чувствительными к затратам.

Правительство может добиться увеличения аренды электромобилей, предоставив скидки по регистрационным платежам для легковых электромобилей.

Кроме этого, возможность бесплатно, даже на ограниченное время, припарковать электромобили в центральных районах города респонденты положительно оценивают.

Результаты в европейских странах показывают, что существующие федеральные льготы обходятся дорого, поскольку каждый покупатель получает субсидию.

Экономическая эффективность может быть увеличена вдвое, если нацелить стимулы на доход, утилизацию транспортных средств, географическое положение и / или пройденные километры транспортного средства.

Сохранение федеральной политики выделения более крупных субсидий для электромобиля с большей емкостью аккумуляторов приводит к более широкому внедрению аккумуляторных электромобилей, в то время как политика, не допускающая дискриминации по емкости аккумуляторов, приводит к более широкому внедрению гибридных электромобилей. Снижение потребления бензина одинаково в обоих случаях, с несколько меньшими предельными затратами для последнего.

Субсидии принимают различные формы, включая скидки, освобождение от налога с продаж и налоговые льготы.

Хотя существующая федеральная субсидия принимает форму налогового кредита, поскольку у нас нет информации об индивидуальных

налоговых обязательствах, вместо этого мы моделируем субсидию в форме авансового возврата.

Отдельными направлениями развития аренды транспорта являются новые технологии, такие как автоматизированные транспортные средства и дроны.

Однако комплексных исследований в разных странах о предоставлении электромобилей в аренду, в том числе с предоставлением услуг управления и технического сопровождения – практически не проводилось.

Между тем, у многих граждан, не способных в данный момент к покупке электромобиля, есть возможности арендовать его. Поэтому необходимо разработать концептуальный подход к совершенствованию законодательства в направлении развития аренды электромобилей.

4. Кроме этого, основным недостатком законодательства является отсутствие типовых договоров Министерства транспорта РФ, на основании которых стороны разрабатывают свои индивидуальные договора.

Например, в законодательстве не зафиксировано, чем подтверждать факт оказания услуг Арендодателем и принятия их Арендатором. Необходимо зафиксировать в Типовых договорах, что данный факт подтверждается актом об оказании услуг, которые стороны ежемесячно подписывают.

Кроме этого, в Типовом договоре необходимо отразить, что плата по договору состоит из плата за аренду объекта и платы за услуги по управлению и технической эксплуатации объекта.

Важно зафиксировать в Типовом договоре право Арендатора не вносить арендную плату за время простоя, возникшего в результате виновных действий Арендодателя или членов экипажа (п. 4 ст. 614 ГК РФ).

Заключение

В процессе исследования выявлено, что учеными были рассмотрены отдельные аспекты договора найма транспортных средств, но в целом их тематика касалась договоров перевозки. Так, важной является необходимость провести соответствующее научное исследование, которое могло бы стать научным основанием для совершенствования действующего законодательства, регулирующего отношения аренды (найма) транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации, для правоприменительной деятельности, а также для правозащитных институтов.

Кроме этого, учитывая отсутствие толкования норм по аренде транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации высшими судебными инстанциями и обобщений судебной практики, крайне необходима теоретическая разработка этой проблематики. Изложенное выше свидетельствует об актуальности исследования указанных вопросов в науке гражданского права.

Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации заключается в письменном виде без обязательной государственной регистрации. Договор между физическими лицами нотариально регистрировать не нужно.

Существенными условиями данного договора являются срок аренды, размер арендной платы, вид транспортного средства и его индивидуальные характеристики, состав и график работы экипажа, стоимость транспортного средства. Условия договора может также содержать:

- соглашение о буксировке;
- неулучшенные дороги и путешествия по бездорожью;
- путешествие по платным дорогам;
- отчетность о несчастных случаях и страхование;
- отмена или продление бронирования;

- услуги гаража;
- автомойка;
- помощь на дороге.

Договора бывают двух видов: краткосрочные и долгосрочные.

Университеты за рубежом предоставляют услуги по аренде транспорта.

Основным предложением в формировании концептуального подхода к совершенствованию законодательства является разработка и утверждение Министерством транспорта РФ типовых договоров аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации для каждого вида ТС.

Это необходимо для помощи арендодателям и арендаторам, так как позволит улучшить качество выполнения договоров, что отразится на стабильности экономических отношений, сокращению обращений в суд.

Необходимо закрепить в статье 632 ГК РФ следующие признаки транспортного средства как предмета договора аренды:

- способность к перемещению в пространстве;
- самоходность;
- необходимость в управлении лицами, владеющими соответствующими знаниями и навыками;
- пригодность для перевозки пассажиров или грузов;
- сложность технического строения;
- наличие признаков источника повышенной опасности;
- наличие специального законодательства, регламентирующего его использования;
- особенности, обусловленные принадлежностью к транспортному средству определенного вида.

Целесообразно внести в статью 632 ГК РФ изменения, дополнив словами: «Арендодатель может за свой счет или за счет арендатора модернизировать транспорт по договору». Это поможет решить вопросы переоснащения транспорта, если арендатор закажет это.

Предоставление денежных стимулов (например, бесплатное обновление транспортных средств, скидки на аренду и отсутствие налогов на аренду электромобилей) также может увеличить вероятность аренды потребителями, чувствительными к затратам. Правительство может добиться увеличения аренды электромобилей, предоставив скидки по регистрационным платежам для легковых электромобилей.

Комплексные исследования в разных странах о предоставлении электромобилей в аренду, в том числе с предоставлением услуг управления и технического сопровождения – практически не проводилось. Между тем, у многих граждан, не способных в данный момент к покупке электромобиля, есть возможности арендовать его. Поэтому необходимо разработать концептуальный подход к совершенствованию законодательства в направлении развития аренды электромобилей.

Отдельными направлениями развития аренды транспорта являются новые технологии, такие как автоматизированные транспортные средства и дроны.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Абесалашвили М.З. Правовое регулирование сторон по договору аренды транспортного средства с экипажем // Проблемы экономики и юридической практики. 2011. №5. С. 118–121.
2. Аношина Ю. Ф. Сущность транспортного налога, его место и роль в налоговой системе Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://riorpub.com/ru/nauka/article/34426/view> (дата обращения: 26.11.2020)
3. Апелляционное определение Санкт-Петербургского городского суда от 23.12.2019 № 33а-20530/2019 по делу № 2а-2469/2019 СПС Консультант плюс 2020
4. Аюшеева И.З. Гражданско-правовое регулирование отношений по совместному использованию транспортных средств на примере каршеринга // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. 2019. №2 (54). С.25-32.
5. Белов В. А. Об отдельных вопросах практики применения договора аренды транспортного средства // Вестник МФЮА. 2013. №4. С.160-168.
6. Боярская Ю.Н. Виды договоров аренды транспортных средств // Вестник СГЮА. 2019. №5 (130). с.110-112.
7. Быковская Е. А. Договор аренды транспортных средств: теория и практика применения // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: Гуманитарные исследования. 2017. № 2. С. 58.
8. Вавилин Е. В. Аренда транспортных средств: диссертация кандидата юридических наук 12.00.03, 1999. С. 200
9. Воздушный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 08.06.2020)// СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383. [Электронный ресурс]. URL: <http://stgkrf.ru> (дата обращения: 26.11.2020).

10. Герасимова В. О. Договор аренды транспортных средств и его виды // Проблемы и перспективы современного права Сборник статей Международной научно-практической конференции. Ответственный редактор: Сукиасян А.А. 2015. С. 17–22.

11. Герштейн С. Е. Использование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры восполнения пробелов в нормативно-правовом регулировании сферы договоров аренды (проката) транспортных средств // Вестник Уральского финансово-юридического института. 2015. № 1. С. 5–10.

12. Горяева И. Н. Сравнительная характеристика договора аренды, договора фрахтования и договора лизинга воздушных судов // Российское право: образование, практика, наука. 2015. №5 (89). С. 40–45.

13. ГНС в 2019 году перевыполнила план по налоговым поступлениям в местный бюджет [Электронный ресурс] URL: <http://kabar.kg/news/gns-v-2019-godu-perevypolnila-plan-po-nalogovym-postupleniiam-v-mestnyi-biudzhet/> (дата обращения: 26.11.2020)

14. Гражданский кодекс Российской Федерации: часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ; часть вторая от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ; часть третья от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ; часть четвертая от 18 декабря 2006 г. № 230-ФЗ// СЗ РФ. № 5. Ст. 3301. [Электронный ресурс]. URL: <http://stgkrf.ru> (дата обращения: 26.11.2020).

15. Дашицыренова Р.Э. Соотношение договора аренды транспортного средства с экипажем и без экипажа со смежными договорами // Новая наука: Теоретический и практический взгляд. 2016. № 5–2 (81). С. 245–249.

16. Завидов Б.Д. Договор аренды в современном гражданском праве России. М., 2017

17. Игнатова, Ю. Н. Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации: автореф. диссертации кандидата юридических наук. Саратов, 2014. с. 27.

18. Игнатова Ю. Н. Страхование транспортных средств по договору аренды транспортных средств с экипажем // Юридическая наука. 2013. №4. С. 58–61.
19. Иоффе О. С. Обязательственное право. М., Наука. 1975. 804 с.
20. Кассационное определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 19.05.2020 № 88а-12550/2020 // СПС Консультант плюс 2020
21. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (с изм. от. 01.01.2013 г.) // СЗ РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.
22. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/law/konstitutsiia/#dsLUhzH6a4oO> (дата обращения: 26.11.2020).
23. Кувшинов Ю. Г. Договор аренды: сложные вопросы. 2016. С. 8.
24. Курноскина О.Г. Договоры на транспорте: образцы, рекомендации, комментарии. М., 2005.
25. Лукшин И.В. Особенности договорных правоотношений, регулирующих торговое мореплавание // Транспортное право. 2006. № 3.
26. Мартынов А. С. Понятие транспортного средства в нормах гражданского кодекса Российской Федерации // Сибирский юридический вестник. 2005. №2. С. 33–39.
27. Морозов С. Ю. Транспортное право: учебник для академического бакалавриата / 5-е изд., пер. и доп. М. 2019
28. Огнев В. Н. Виды субдоговоров в сфере аренды имущества // Человек: преступление и наказание. 2015. №2 (89). С. 31–35.
29. Ошибки с начислением налогов на транспорт произошли по вине сотрудников МВД [Электронный ресурс]. URL: <https://informburo.kz/novosti/kgd-oshibki-s-nachisleniem-nalogov-na-transport-proizoshli-po-vine-sotrudnikov-mvd.html> (дата обращения: 26.11.2020)

30. Паздерин А.А. Правовое регулирование взаимоотношений сторон по договору аренды транспортного средства с экипажем // Молодой ученый. 2017. № 40 (174). С. 44-46.

31. Петринич А.А., Ли Ю. Р. Правовое регулирование договора аренды. Правовое регулирование договора лизинга, аренды транспортного средства без экипажа и с экипажем // Проблемы экономики и юридической практики. 2018. №2. С. 127-130.

32. Пичугин Е. С. Специфика договоров аренды транспортных средств // Актуальные проблемы государства, права и гуманитарных наук Сборник материалов межвузовской научно-практической конференции аспирантов, магистрантов, студентов. 2015. С. 265–269.

33. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения». [Электронный ресурс]. URL: <http://stgkrf.ru> (дата обращения: 26.11.2020).

34. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств»

35. Приказ Минтранса России от 27 декабря 2006 года №178 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта по исполнению государственной функции по осуществлению полномерного учета железнодорожного подвижного состава и контейнеров» [Электронный ресурс]. URL: <http://stgkrf.ru> (дата обращения: 26.11.2020).

36. Пронина Ю. О., Афанасьев А. С. Транспортное средство как предмет договора аренды // Молодежь и системная модернизация страны Сборник научных статей 3-й Международной научной конференции студентов и молодых ученых. В 4-х томах. Ответственный редактор А. А. Горохов. 2018. С. 222–229.

37. Решение Арбитражного суда Самарской области (АС Самарской области) от 16 июня 2020 г. по делу № А55-33953/2019.

38. Решение Зеленогорского районного суда (город Санкт-Петербург) № 2–120/2020 от 30 июля 2020 г. по делу № 9-1/2020~М-1/2020
39. Решение Автозаводского районного суда г. Тольятти (Самарская область) № 2–2204/2019 2-2-2204/2019 2-2-2204/2019~М0-2–911/2019 М0-2-911/2019 от 22 марта 2019 г. по делу № 2-2204/2019
40. Решение Центрального районного суда г. Новосибирска (Новосибирская область) № 2–219/2017 2–219/2017(2–5194/2016;)~М-3571/2016 2-5194/2016 М-3571/2016 от 29 июня 2017 г. по делу № 2-219/2017
41. Решение Кировского районного суда г. Уфы (Республика Башкортостан) № 2–2404/2020 от 6 июля 2020 г. по делу № 2–2404/2020
42. Решение Майкопского городского суда (Республика Адыгея) от 12 мая 2020 г. по делу № 2–1619/2020
43. Соотношение договора аренды транспортных средств с некоторыми смежными договорами // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. Серия «Юриспруденция». Выпуск первый. Тольятти. 1998. С. 178–185.
44. Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://stgkrf.ru> (дата обращения: 26.11.2020).
45. ФНС России [Электронный ресурс]. URL: <https://service.nalog.ru/payment/index.html> (дата обращения: 26.11.2020)
46. Ярошенко К. Б. Специальные случаи ответственности за причинение вреда. М.: Юридическая литература, 2007. 134 с.
47. Andreas Fink, Torsten Reiners. Modeling and solving the short-term car rental logistics problem. // Transportation Research Part E. Logistics and Transportation Review. Volume 42. Issue 4. 2006. Pages 272-292. ISSN 1366-5545. [Электронный ресурс]. URL: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2004.10.003>.
48. Chengjiang Li, Michael Negnevitsky, Xiaolin Wang. Prospective assessment of methanol vehicles in China using FANP-SWOT analysis. // Transport Policy. Volume 96. 2020. Pages 60–75.

49. Junyi Zhang. Transport policymaking that accounts for COVID-19 and future public health threats: A PASS approach. // *Transport Policy*. Volume 99. 2020. Pages 405-418. ISSN 0967-070X. [Электронный ресурс]. URL: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.09.009>.

50. J.-P. Rodrigue (Ed.), *The Geography of Transport Systems* (the fifth ed.), Routledge, New York. 2020

51. Liina Joller. Who is embracing the short-term rental of electric cars? A case study on Estonia. // *Case Studies on Transport Policy*. Volume 8, Issue 3, 2020, Pages 796-811, ISSN 2213-624X. [Электронный ресурс]. URL: <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.06.003>

52. Protecting public transport from the coronavirus... and from financial collapse [Электронный ресурс]. URL: <https://blogs.worldbank.org/transport/protecting-public-transport-coronavirus-and-financial-collapse> (дата обращения: 04.07.2020)

53. Stefan Verweij, Ingmar van Meerkerk. Do public-private partnerships perform better? A comparative analysis of costs for additional work and reasons for contract changes in Dutch transport infrastructure projects. // *Transport Policy*. Volume 99. 2020. Pages 430–438

54. Stefano Carrese, Fabio D'Andreagiovanni, Tommaso Giacchetti, Antonella Nardin, Leonardo Zamberlan. An optimization model and genetic-based matheuristic for parking slot rent optimization to carsharing. *Research in Transportation Economics*. 2020. 100962.

55. StVG - Road Traffic Act Germany. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/index.html>// (дата обращения: 26.11.2020)

56. Swedish Energy Agency [Электронный ресурс]. URL: <http://www.energimyndigheten.se>// (дата обращения: 26.11.2020)

57. S. Maurer, R. Erbach, I. Kraiem, S. Kuhnert, P. Grimm, E. Rukzio. Designing a guardian angel: Giving an automated vehicle the possibility to

override its driver Proceedings of the 10th international conference on automotive user interfaces and interactive vehicular applications/ ACM (2018). Pages 341

58. The Fiscal Code of Germany [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de> (дата обращения: 26.11.2020)

59. Thierry Bellet, Martin Cunneen, Martin Mullins, Finbarr Murphy, Fabian Pütz, Florian Spickermann, Claudia Braendle, Martina Felicitas Baumann, From semi to fully autonomous vehicles: New emerging risks and ethic-legal challenges for human-machine interactions/ Transportation Research Part F. Traffic Psychology and Behavior, Volume 63, 2019. Pages 153-164

Приложение А

ДОГОВОР АРЕНДЫ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА С ЭКИПАЖЕМ N 1

г. Москва

"10" декабря 2020 г.

Общество с ограниченной ответственностью "ИРБИС-УЖАР", далее именуемое "Арендодатель", в лице генерального директора Иванова Ивана Ивановича, действующего на основании Решения N 1 от "01" февраля 2012 г. и в соответствии с Уставом, с одной стороны, и общество с ограниченной ответственностью "АРОГ", далее именуемое "Арендатор", в лице генерального директора Петрова Петра Петровича, действующего на основании Решения N 2 от "05" октября 2013 г. и в соответствии с Уставом, с другой стороны, совместно в дальнейшем именуемые "Стороны", заключили настоящий договор (далее - Договор) о нижеследующем:

1. Предмет договора

1.1. Арендодатель предоставляет Арендатору за плату во временное владение и пользование транспортное средство (далее - объект) и оказывает услуги по управлению им и его технической эксплуатации (далее - услуги), а Арендатор обязуется принять транспортное средство и уплачивать Арендодателю арендную плату.

1.2. Объектом аренды по Договору является транспортное средство, имеющее следующие характеристики в соответствии с паспортом транспортного средства № 71 ТО серия 123456, выданным заводом-изготовителем ПАО "АВТОВАЗ" 01.02.2012:

- государственный регистрационный знак: С 123 Е0 299;
- идентификационный номер (VIN): JTFGK52U801038155;
- марка, модель: Арбор Ларгус;
- наименование (тип ТС): автомобиль, легковой универсал;
- категория ТС: В;
- год выпуска (изготовления): 2012;
- модель, N двигателя: А2015144;
- шасси (рама): отсутствует;
- кузова N: JTFGK52U801038155;
- цвет кузова: серый;
- мощность двигателя, л. с. (кВт): 110 (100);
- рабочий объем двигателя, куб. см: 1350;
- тип двигателя: бензиновый;
- экологический класс: четвертый;

- разрешенная максимальная масса, кг: 2000;
- масса без нагрузки, кг: 1000;
- иные индивидуализирующие признаки (голограммы, рисунки и т.д.): отсутствуют.

1.3. Объект принадлежит Арендодателю на праве собственности, что подтверждается документами:

- представленным договором купли-продажи транспортного средства от 01.02.2013 N ТС-01;
- паспортом транспортного средства N 71 ТО серии 123456, выданным заводом-изготовителем ПАО "АВТОВАЗ" 01.02.2012 (оригинал).

1.4. Арендодатель гарантирует, что на момент заключения Договора объект не является предметом спора и (или) залога, не состоит под арестом и не обременен иными правами третьих лиц.

1.5. Стороны оценивают объект в 300 000 (триста тысяч) руб., включая стоимость принадлежностей.

2. Срок аренды и срок действия договора

2.1. Договор вступает в силу со дня заключения и действует по "10" декабря 2021 г. включительно.

2.2. Срок начала аренды "10" декабря 2020 г.

2.3. Срок окончания аренды "10" декабря 2021 г.

2.4. Срок Договора может быть продлен Сторонами путем заключения дополнительного соглашения.

2.5. Стороны согласовали форму дополнительного соглашения о продлении срока действия договора аренды (приложение N 1 к Договору).

3. Предоставление и возврат объекта аренды

3.1. Предоставление объекта

3.1.1. Арендодатель составляет акт приема-передачи и передает по нему объект.

Объект передается в техническом состоянии, которое соответствует требованиям, установленным для допуска транспортного средства в эксплуатацию, не имеет недостатков и неисправностей, при наличии которых его эксплуатация запрещена.

Объект передается в комплектации N FS015-55-031, указанной на официальном сайте завода-изготовителя, со следующими необходимыми для его эксплуатации в соответствии с условиями Договора:

- принадлежностями:
- документами (копии, заверенные Арендодателем):

- свидетельство о регистрации транспортного средства серия 77 ОЕ N 205622, выдано 4 отд. МОТОТРЭР СЗАО г. Москвы 02.02.2012;

- полис ОСАГО серия 7705 N 5612594, выдан АО "Страховая гарантия" 01.02.2020;

- паспорт транспортного средства N 71 ТО серия 123456, выдан заводом-изготовителем ПАО "АВТОВАЗ" 01.02.2012;

- диагностическая карта N 25, срок действия до 01.02.2021.

3.1.2. Данные о состоянии, комплектности объекта, выявленных недостатках, передаваемых принадлежностях и документах, количестве топлива в баке и общем пробеге транспортного средства фиксируются Сторонами в акте приема-передачи.

3.1.3. Арендатор обязан перед подписанием акта приема-передачи осмотреть объект и проверить его состояние, а также комплектность на предмет соответствия условиям Договора.

3.1.4. Стороны согласовали форму акта приема-передачи транспортного средства в аренду (приложение N 2 к Договору).

3.2. Возврат объекта

3.2.1. Арендатор обязан по окончании срока аренды или при досрочном расторжении Договора:

- подготовить объект к возврату;

- составить акт возврата арендованного транспортного средства по согласованной форме (приложение N 3 к Договору);

- вернуть объект и принадлежности к нему в чистом, пригодном для эксплуатации состоянии с учетом нормального износа;

- вернуть объект с тем количеством топлива в баке, с которым получил его от Арендодателя.

В случае возврата объекта с меньшим количеством топлива Арендатор обязан оплатить Арендодателю стоимость разницы по цене 30 (тридцать) руб. за 1 литр. Оплата производится в момент возврата объекта.

В случае возврата объекта с большим количеством топлива Арендодатель компенсирует Арендатору образовавшуюся разницу по цене 30 (тридцать) руб. за 1 литр.

3.2.2. Арендодатель обязан перед подписанием акта возврата проверить состояние, комплектность объекта и принадлежностей к нему.

3.2.3. В акте возврата Стороны указывают данные о состоянии и комплектности объекта, передаваемых принадлежностях и документах, выявленных недостатках, количестве топлива в баке, общем пробеге на момент возврата.

3.2.4. Стороны согласовали форму акта возврата арендованного транспортного средства (приложение N 3 к Договору).

3.3. Объект передается и возвращается по адресу: место нахождения Арендатора.

4. Управление объектом и его эксплуатация

4.1. Использование объекта

4.1.1. Объект должен использоваться Арендатором для осуществления предпринимательской деятельности по перевозке мелкогабаритных грузов и индивидуальной перевозке физических лиц.

4.1.2. Арендатор в соответствии со ст. 638 ГК РФ вправе без письменного согласия Арендодателя сдавать объект в субаренду, а также в рамках осуществления коммерческой эксплуатации объекта от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки и иные договоры, если они не противоречат указанным в Договоре целям использования объекта и его назначению.

4.2. Управление объектом и его техническая эксплуатация

4.2.1. Предоставляемые Арендатору услуги должны обеспечивать нормальную и безопасную эксплуатацию транспортного средства в соответствии с условиями и целями аренды, указанными в Договоре.

4.2.2. Арендодатель обязан предоставить для управления транспортным средством и его технической эксплуатации квалифицированный экипаж в составе 2 (двух) человек, каждый из которых должен отвечать следующим требованиям:

- минимальный стаж управления транспортным средством: 3 (три) года;
- наличие водительского удостоверения на право управления транспортным средством, категория В.

4.2.3. Руководство деятельностью членов экипажа по управлению объектом и его технической эксплуатации осуществляет Арендодатель.

Арендатор вправе давать членам экипажа текущие и оперативные указания, обеспечивающие коммерческую эксплуатацию объекта в соответствии с целями Арендатора.

4.2.4. Арендатор вправе требовать замены экипажа или члена экипажа, не отвечающего требованиям, которые установлены в Договоре. Арендодатель в срок не позднее одного дня, следующего за днем получения такого требования, обязан предоставить экипаж, соответствующий установленным в Договоре требованиям.

4.2.5. Услуги оказываются в течение срока аренды ежедневно по рабочим дням (с понедельника по пятницу включительно) с 07 ч 00 мин. до 19 ч 00 мин.

4.2.6. Если у Арендатора возникает необходимость в услугах в другое время, то он направляет Арендодателю соответствующую заявку по электронной почте, факсимильной связи или с нарочным (курьерской доставкой) не позднее чем за сутки до предполагаемой даты использования объекта.

4.2.7. Факт оказания услуг Арендодателем и принятия их Арендатором подтверждается актом об оказании услуг по управлению арендованным транспортным средством и его технической эксплуатации (далее - Акт об оказании услуг). Данный акт

ежемесячно составляется Арендодателем и подписывается Сторонами в срок не позднее последнего дня месяца, в котором услуги оказаны (последний день оказания услуг).

Акт об оказании услуг составляется в соответствии с требованиями к первичным учетным документам, предусмотренными ст. 9 Федерального закона от 06.12.2011 N 402-ФЗ "О бухгалтерском учете".

4.3. Коммерческая эксплуатация объекта

4.3.1. Арендатор несет следующие виды расходов, связанных с коммерческой эксплуатацией объекта:

- на оплату горюче-смазочных материалов (ГСМ) и других расходуемых материалов и принадлежностей;

- на мойку транспортного средства;

- на химчистку салона.

4.3.2. Расходы, связанные с коммерческой эксплуатацией объекта, оплачиваются Арендатором непосредственно поставщикам, подрядчикам, исполнителям по договорам с ним. Если Арендодатель оплачивает указанные расходы по просьбе Арендатора, последний обязан возместить их в срок не позднее 1 (одного) рабочего дня с момента представления подтверждающих документов.

4.4. Стороны согласовали форму заявки на услуги по управлению арендованным транспортным средством и его технической эксплуатации (приложение N 4 к Договору).

4.5. Стороны согласовали форму акта об оказании услуг по управлению арендованным транспортным средством и его технической эксплуатации (приложение N 5 к Договору).

5. Арендная плата и расчеты по договору

5.1. Арендная плата включает:

- плату за аренду объекта с принадлежностями к нему в размере 25 000 (двадцать пять тысяч) руб. в месяц, включая НДС (18%);

- плату за оказанные услуги по управлению объектом и его технической эксплуатации 200 (двести) руб., включая НДС (18%), за каждый час использования транспортного средства.

5.2. Стоимость услуг по управлению объектом и его технической эксплуатации, оказываемых за пределами установленного в Договоре режима, рассчитывается исходя из фактически отработанного времени: 500 (пятьсот) рублей за 1 час.

5.3. Арендная плата вносится Арендатором в следующем порядке:

- плата за аренду объекта с принадлежностями к нему: ежемесячно не позднее 15-го (пятнадцатого) числа расчетного месяца;

- плата за услуги по управлению и технической эксплуатации объекта: не позднее 2 (двух) рабочих дней с момента подписания акта оказания услуг.

5.4. Обязательство Арендатора по внесению арендной платы считается исполненным в момент поступления денежных средств на расчетный счет Арендодателя.

5.5. Проценты на сумму арендной платы не уплачиваются.

5.6. Арендатор на основании п. 4 ст. 614 ГК РФ вправе не вносить арендную плату за время простоя, если простой возник в результате виновных действий Арендодателя, членов экипажа.

5.7. Изменение размера арендной платы

5.7.1. Размер арендной платы может быть изменен путем заключения дополнительного соглашения в течение срока действия Договора при одновременном выполнении следующих условий:

- изменение может быть произведено не чаще одного раза в 6 (шесть) месяцев с момента подписания Договора;

- сумма арендной платы за месяц не может быть изменена более чем на 10% (десять) от размера ежемесячной арендной платы, действующего на момент изменения.

5.7.2. Условие о новом размере арендной платы считается согласованным и вступает в силу со дня подписания Сторонами дополнительного соглашения об изменении размера арендной платы. Начиная с этого момента Арендатор выплачивает арендную плату в новом размере.

5.7.3. Стороны согласовали форму дополнительного соглашения об изменении размера арендной платы (приложение N 6 к Договору).

6. Содержание и улучшение объекта

6.1. Арендодатель обязан за свой счет поддерживать объект в надлежащем состоянии путем осуществления технического обслуживания, текущего и капитального ремонта.

6.2. Арендодатель обязан проводить техническое обслуживание и ремонт объекта в соответствии с правилами и в сроки, установленные изготовителем в сервисной (гарантийной) книжке на транспортное средство.

6.3. В случае наступления срока проведения технического осмотра объекта, установленного в ст. 15 Федерального закона от 01.07.2011 N 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", Арендатор по требованию Арендодателя обязан предоставить объект для проведения технического осмотра.

6.4. О времени и сроках проведения технического обслуживания, ремонта и технического осмотра объекта Арендодатель информирует Арендатора не позднее 3 (трех) рабочих дней до предполагаемой даты их проведения путем направления соответствующего уведомления по электронной почте.

6.5. Арендатор не вправе разбирать и ремонтировать объект, осуществлять любое иное вмешательство в его конструкцию и устанавливать на него дополнительное оборудование.

6.6. Улучшение объекта

6.6.1. Арендатор вправе за свой счет производить отдельные улучшения объекта, которые являются его собственностью.

6.6.2. Неотделимые улучшения объекта Арендатор вправе производить с письменного согласия Арендодателя, для чего Стороны составляют дополнительное соглашение, в котором согласовывают виды, объем, сроки производства и стоимость таких улучшений.

6.6.3. Стороны согласовали, что стоимость неотделимых улучшений засчитывается в счет будущих арендных платежей.

6.6.4. Стороны согласовали форму дополнительного соглашения об улучшении арендованного транспортного средства (приложение N 7 к Договору).

7. Страхование

7.1. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств

7.1.1. Гражданская ответственность Арендодателя застрахована в страховой организации АО "Страховая гарантия" по договору ОСАГО, что подтверждается страховым полисом N 7705 серия 56885594 (далее - полис ОСАГО). Срок действия договора ОСАГО с 16 ч 00 мин. "01" февраля 2018 г. по 23 ч 59 мин. "01" февраля 2019 г.

7.1.2. В случае окончания срока действия полиса ОСАГО в период действия Договора Арендодатель обязан за свой счет в срок не позднее 3 (трех) календарных дней до момента окончания срока действия договора ОСАГО осуществить обязательное страхование гражданской ответственности.

7.1.3. Арендодатель обязан передать Арендатору заверенную копию полиса ОСАГО в срок не позднее 3 (трех) рабочих дней с момента заключения договора ОСАГО.

7.1.4. О наступлении страхового случая лицо, осуществляющее управление транспортным средством, обязано уведомить Арендодателя и Арендатора, а также страховщика в срок не позднее 1 (одного) календарного дня с момента наступления этого случая в соответствии с Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (утв. Банком России 19.09.2014 N 431-П).

7.2. Страхование объекта по риску "Полное каско"

7.2.1. На момент заключения Договора объект застрахован по риску "Полное каско" в страховой организации ЗАО "Страховая гарантия", что подтверждается страховым полисом N 770687654321 (далее - договор каско). Срок действия договора каско с 16 ч 00 мин. "01" февраля 2018 г. по 23 ч 59 мин. "01" февраля 2019 г. Страховая сумма 300 000 (триста тысяч) руб.

7.2.2. В случае окончания срока действия договора каско в период действия Договора Арендодатель обязан за свой счет в срок не позднее 3 (трех) календарных дней до момента окончания срока действия договора каско осуществить страхование объекта по риску "Полное каско" и передать Арендатору заверенную копию полиса каско в срок не позднее 3 (трех) рабочих дней с момента заключения такого договора.

8. Ответственность сторон

8.1. За несвоевременное перечисление арендной платы Арендодатель вправе потребовать с Арендатора неустойку за каждый день просрочки в размере 1% (одного) от неуплаченной суммы арендной платы, включающей НДС 18%.

8.2. За несвоевременную передачу объекта Сторона, нарушившая Договор, обязана уплатить другой Стороне неустойку за каждый день просрочки в размере 1200 (одной тысячи двухсот) руб.

8.3. За невыполнение или несвоевременное выполнение Арендодателем текущего и капитального ремонта, работ по техническому обслуживанию объекта Арендатор вправе потребовать с Арендодателя неустойку за каждый день просрочки в размере 1200 (одной тысячи двухсот) руб.

8.4. Арендодатель, представивший Арендатору недостоверные сведения относительно обстоятельств, указанных в п. 1.4 Договора, обязан по требованию Арендатора уплатить ему неустойку (штраф) в размере 20 (двадцати) % от ежемесячной платы за аренду объекта.

8.5. В случае если при досрочном прекращении Договора в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения Арендатором обязанностей Арендодатель предоставит объект в аренду по аналогичному договору, он вправе потребовать от Арендатора возмещения убытков. Размер возмещения равен разнице между суммами арендной платы за неистекший срок действия Договора и за аналогичный срок по новому договору (п. 1 ст. 393.1 ГК РФ).

8.6. В случае если при досрочном прекращении Договора в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения Арендодателем своих обязанностей Арендатор заключит аналогичный договор аренды транспортного средства, сопоставимого по техническим и качественным характеристикам с объектом (включая год выпуска, пробег, объем двигателя), он вправе потребовать от Арендодателя возмещения убытков. Размер возмещения равен разнице между суммами арендной платы за неистекший срок действия Договора и за аналогичный срок по новому договору (п. 1 ст. 393.1 ГК РФ).

9. Изменение и расторжение договора

9.1. Договор может быть изменен, досрочно расторгнут по соглашению Сторон, а также в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации. Все изменения и дополнения к Договору должны быть оформлены документально и подписаны уполномоченными представителями Сторон. Соответствующие дополнительные соглашения Сторон являются неотъемлемой частью Договора.

9.2. Арендодатель вправе в одностороннем внесудебном порядке отказаться от исполнения Договора, если:

1) просрочка Арендатором внесения арендной платы превышает 30 (тридцать) календарных дней от даты очередного платежа;

2) просрочка Арендатором возмещения расходов, связанных с коммерческой эксплуатацией объекта, превышает 30 (тридцать) дней от срока, предоставленного для такого возмещения;

3) Арендатор нарушил обязанность по использованию объекта в целях, установленных в Договоре;

4) состояние объекта существенно ухудшилось в результате умышленных или неосторожных действий Арендатора.

Однако, если при наличии любого из названных оснований Арендодатель примет исполнение по Договору или иным способом подтвердит его действие, он не вправе будет ссылаться на это основание для отказа от Договора (п. 5 ст. 450.1 ГК РФ).

9.3. Арендатор вправе в одностороннем внесудебном порядке отказаться от исполнения Договора, если:

1) Арендодатель не осуществил регулярное техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонт в условиях, когда объект оказался в состоянии, непригодном для использования;

2) Арендодатель не передал объект в срок начала аренды.

Однако, если при наличии любого из названных оснований Арендатор примет исполнение по Договору или иным способом подтвердит его действие, он не вправе будет ссылаться на это основание для отказа от Договора (п. 5 ст. 450.1 ГК РФ).

9.4. Арендатор вправе в одностороннем внесудебном порядке отказаться от исполнения Договора в случае, если ему были представлены недостоверные сведения относительно обстоятельств, указанных в п. 1.4 Договора. Однако Арендатор не вправе будет отказаться от Договора по данному основанию, если примет исполнение от другой Стороны или иным образом подтвердит действие Договора после того, как узнает или должен будет узнать о недостоверности указанных сведений (п. 5 ст. 450.1 ГК РФ).

9.5. Стороны согласовали форму соглашения о расторжении договора аренды (приложение N 8 к Договору).

9.6. Стороны согласовали форму уведомления об одностороннем отказе от исполнения договора аренды (приложение N 9 к Договору).

10. Разрешение споров

10.1. Все споры, связанные с заключением, толкованием, исполнением, изменением и расторжением Договора, в соответствии со ст. 35 АПК РФ передаются в арбитражный суд по месту нахождения ответчика.

11. Заключительные положения

11.1. Договор составлен в двух экземплярах, имеющих равную юридическую силу, по одному для каждой из Сторон.

11.2. Заявки, требования, претензии, уведомления и иные юридически значимые сообщения (далее - сообщения) направляются Сторонами любым из следующих способов:

- заказным письмом с уведомлением о вручении;

- с нарочным (курьерской доставкой). В этом случае факт получения документа подтверждается распиской, которая должна содержать наименование документа и дату

его получения, а также фамилию, инициалы, должность и подпись лица, получившего данный документ;

- по факсимильной связи, электронной почте или иным способом связи при условии, что он позволяет достоверно установить, от кого исходило сообщение и кому было адресовано.

В установленных Договором случаях сообщения направляются способом, предусмотренным в Договоре.

11.3. Сообщения влекут гражданско-правовые последствия для Стороны, которой они направлены (далее - адресат), с момента доставки данных сообщений Стороне или ее представителю. Такие последствия возникают и в том случае, когда сообщение не было вручено адресату по зависящим от него обстоятельствам (п. 1 ст. 165.1 ГК РФ).

11.4. Сообщения считаются доставленными, если они:

- поступили адресату, но по зависящим от него обстоятельствам не были вручены или адресат не ознакомился с ними;

- доставлены по адресу, приведенному в ЕГРЮЛ или указанному самим адресатом (даже если он не находится по такому адресу).

11.5. К Договору прилагаются согласованные Сторонами формы следующих документов:

- дополнительное соглашение о продлении срока действия договора аренды (приложение N 1);

- акт приема-передачи транспортного средства в аренду (приложение N 2);

- акт возврата арендованного транспортного средства (приложение N 3);

- заявка на услуги по управлению арендованным транспортным средством и его технической эксплуатации (приложение N 4);

- акт об оказании услуг по управлению арендованным транспортным средством и его технической эксплуатации (приложение N 5);

- дополнительное соглашение об изменении размера арендной платы (приложение N 6);

- дополнительное соглашение об улучшении арендованного транспортного средства (приложение N 7);

- соглашение о расторжении договора аренды (приложение N 8);

- уведомление об одностороннем отказе от исполнения договора аренды (приложение N 9).

12. Адреса и реквизиты сторон

Арендодатель

Арендатор

Общество с ограниченной ответственностью "ИРБИС-УЖАР"	Общество с ограниченной ответственностью "АРОГ"		
Адрес: ул. Шаболовская, д. 1, г. Москва, 100120	Адрес: ул. Плеханова, д. 22, г. Москва, 120100		
Телефон/факс: (495) 368 12 95/(495) 368 12 96	Телефон/факс: (499) 525 52 85/(499) 525 58 88		
Электронная почта: aventacars@dex.ru	Электронная почта: lux@dex.ru		
ИНН 7720687533	ИНН 7720859465		
КПП 772025001	КПП 772024001		
ОГРН 1119234065340	ОГРН 1119234065536		
Р/с 408 058 105 321 800 001 02 в ООО "БАНК 1"	Р/с 408 058 104 321 800 001 03 в ПАО "БАНК 2"		
К/с 301 018 106 0220 0000 786	К/с 301 018 106 0220 0000 785		
БИК 042222786	БИК 042222785		
От имени Арендодателя генеральный директор	От имени Арендатора генеральный директор		
Иванов	/Иванов И.И./	Петров	/Петров П.П./
(подпись)	(Ф.И.О.)	(подпись)	(Ф.И.О.)